



VERLÄSSLICH
MUTIG.

MOBILITÄT

WAS BEWEGT UNS IN ULM?

// GRUNDLAGENPAPIER
DER GRÜNEN FRAKTION

UND DES ARBEITSKREISES MOBILITÄT
VON BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN ULM

// FUSSVERKEHR

// RADVERKEHR

// ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR

// REGIO-S-BAHN DONAU-ILLER

// MOBILITÄT IN DEN

ORTSCHAFTEN

INNOVATIVE

MOBILITÄTSFORMEN

MOBILITÄT – WAS BEWEGT UNS IN ULM?

// VORWORT

Ulm ist Zentrum einer großen Region. Sowohl von der Ostalb bis zum Bodensee, als auch von bayrisch Schwaben und der schwäbischen Alb kommen die Menschen zum Arbeiten, Ausgehen und Einkaufen nach Ulm. Zudem sind auch wir Ulmerinnen und Ulmer selbst gerne und viel in unserer Stadt unterwegs.

Und in Zukunft? Aktuelle Verkehrsprognosen deuten nicht auf eine Abnahme dieser hohen Mobilität hin, ganz im Gegenteil. Mobilität ist in unserer Gesellschaft Grundlage eines guten und selbstbestimmten Lebens. Wir wollen deshalb den Menschen ermöglichen, sicher, schnell, komfortabel und klimafreundlich ans Ziel kommen – egal, ob sie in der Stadt selbst oder im Umland wohnen. Diese vielen Verkehrsbewegungen so effizient und attraktiv, aber auch klimaschonend und belastungsarm wie möglich zu organisieren, ist Aufgabe guter Kommunalpolitik. Doch lässt sich das nicht allein am Ulmer Ratstisch regeln, weswegen die Zusammenarbeit mit unserer Schwesterstadt Neu-Ulm, dem Alb-Donau-Kreis und allen anderen im Regionalverband Donau-Iller vertretenen Gebietskörperschaften sowie mit den Landesregierungen in Stuttgart und München von entscheidender Bedeutung ist.

Zentrale Grundlage grüner Politik ist das Klimaabkommen von Paris und das Aufhalten des immer schneller voranschreitenden Klimawandels. Dem Mobilitätssektor kommt dafür eine bedeutende Rolle zu, denn nach wie vor werden hier große Mengen der klimaschädlichen Emissionen ausgestoßen und die Reduktionsziele Jahr für Jahr verfehlt. Statt jedoch immer neue Ziele zu vereinbaren und dann zu verfehlen, ist jetzt die Zeit für entschlossenes und mutiges Handeln und konkrete Maßnahmen, die die Verkehrswende voranbringen. Wir müssen jetzt umsteigen auf klimaschonende Antrieben, mehr selbstaktiver Mobilität per Rad oder zu Fuß sowie einen ambitionierten Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs. Wie das in Ulm gelingen könnte, skizziert dieses Papier.

Ein zentraler Baustein ist für uns dabei, dass wir als Kommune selbst über die uns betreffenden Themen entscheiden können, wie beispielsweise ob und wo wir Tempo 30 auf Ulms Straßen einführen wollen. Wir haben deshalb als Stadt Ulm die bundesweite Initiative „Lebenswerte Städte“ zur breiten Umsetzung von Tempo-30 auf städtischen Straßen mitunterzeichnet – jetzt muss das Bundesverkehrsministerium, wie im Koalitionsvertrag der Ampel-Parteien vereinbart, dies umzusetzen, anstatt weiter auf der Bremse zu stehen.

Verlässlich nehmen wir bei allen Überlegungen zur Mobilität der Zukunft die Anliegen der relevanten Gruppen ernst; mutig gehen wir neue Wege in der Frage, wie wir Konzepte wie Carsharing, On-Demand Mobilität und die Neugestaltung des öffentlichen Raums angehen können.

Verlässlich mutig.

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort // Mobilität – was bewegt uns in Ulm? _____	02
Fußverkehr in Ulm _____	04
Radverkehr in Ulm _____	05
Öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV) in Ulm _____	06
Regio-S-Bahn Donau-Iller _____	08
Mobilität in den Ortschaften Ulms _____	09
Innovative Mobilitätsformen in Ulm _____	10
Fazit _____	11

FUSSVERKEHR IN ULM

// ERSTELLUNG EINES FUSSVERKEHRSKONZEPTS

// SICHERE WEGE FÜR KINDER

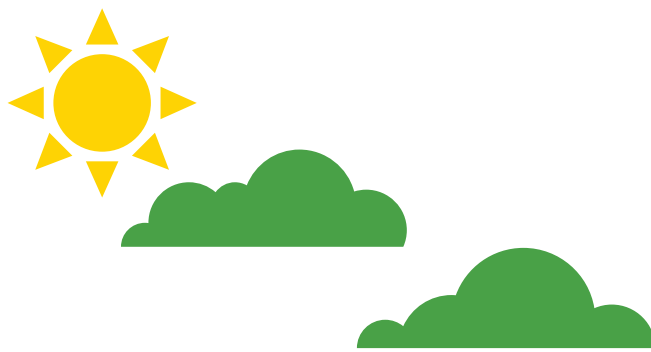
// ABBAU VON BARRIEREN

Fußverkehr ist die Basismobilität in unserer Stadt, denn jeder geht täglich wenigstens eine kurze Strecke zu Fuß. Daher muss der Fußverkehr in der Mobilitätsplanung eine stärkere Rolle spielen. Entscheidend ist, dass ausreichend Raum für Fuß- und Radverkehr zur Verfügung gestellt wird, dass unsere Straßen und Plätze Orte mit hoher Aufenthaltsqualität sind, dass attraktive Aufenthaltsbereiche geschaffen, dass niedrige Geschwindigkeiten für den motorisierten Verkehr festgeschrieben und dass gute Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmenden sichergestellt werden.

Das Verweilen gehört zum Fußverkehr, weshalb die Aufenthaltsqualität einen hohen Stellenwert für einen Zuwachs des Fußverkehrs hat. Sicherheit, Barrierefreiheit, soziale Interaktion und verantwortungsvolle Nutzung sowie eine ansprechende Gestaltung machen Aufenthaltsqualität in der Stadt aus. In diesem Sinne wollen wir die Wege und Plätze der Stadt gestalten und die Lebensqualität erhöhen. Angewandt auf die Ulmer Innenstadt bedeutet das beispielsweise ein Mehr an Fußgängerzonen, eine deutlich stärkere Begrünung und die Schaffung von Sitz- und Spielmöglichkeiten. Um in die systematische Förderung des Fußverkehrs einzusteigen, bietet auch der Fußverkehr-Check des Landes Baden-Württemberg eine gute Ausgangslage.¹ Auf dessen Grundlage kann anschließend ein kommunales Fußverkehrskonzept für Ulm entwickelt werden.

Grundschulen, die im Regelfall im eigenen Quartier liegen, können meist zu Fuß erreicht werden. Voraussetzung dafür ist, dass der Weg für die Kinder ohne Gefahren ist. Dies sicherzustellen ist Aufgabe der Schulwegspläne. Wir wollen aber noch einen Schritt weitergehen und sogenannte „Kinderwegspläne“ erstellen, die zusätzlich auch Freizeitwege von Kindern in den einzelnen Stadtbezirken aufnehmen. Auf dieser Grundlage kann dann ein Maßnahmenkatalog beschlossen werden, um die Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr zu erhöhen.

1 // Die Stadt Ulm hatte sich bereits 2021 mit 59 anderen Kommunen in Baden-Württemberg für das Fußverkehrscheck-Programm ohne Erfolg beworben. Die Absage erfolgte ohne Nennung eines Grundes.



Sicherheit ist für Fußgängerinnen und Fußgänger auch nachts entscheidend und eine intakte Beleuchtung von Straßen, Wegen und Plätzen dafür Voraussetzung. Bestehende Beleuchtungsanlagen müssen regelmäßig gewartet und potenzielle Angsträume umfassend und zielgerichtet ausgeleuchtet werden. Punktuell kann dabei auch sensorgesteuerte Beleuchtung eingesetzt werden, um den Stromverbrauch und die Lichtverschmutzung an wenig frequentierten Orten gering zu halten.

Querungsanlagen wie Ampeln und Zebrastreifen ermöglichen das Miteinander unterschiedlicher Mobilitätsformen. Für den Fußverkehr sind dabei jedoch häufig die Grünphasen - wie beispielsweise am Ehinger Tor - zu kurz, um die Straße zu überqueren. Dies liegt daran, dass sich die Ampelschaltungen aktuell am auf 50 km/h ausgelegten Autoverkehr und dessen „grünen Wellen“ orientieren. Unser Ziel ist es, wo innerorts möglich und sinnvoll, die Regelgeschwindigkeit von Tempo 50 auf 30 km/h zu reduzieren und so einerseits die Verkehrssicherheit zu erhöhen, aber andererseits auch dem Fußverkehr längere Grünphasen bei der Querung von Straßen zu ermöglichen, ohne dass es für Autoverkehr dadurch zu längeren Haltezeiten an den Ampeln kommt.

Auch für Menschen mit Behinderung soll der Fußverkehr eine gute Option sein, um ihre Ziele in Ulm sicher, angenehm und ohne Barrieren zu erreichen. Die Vermeidung von hohen Bordsteinkanten und die Niveaugleichheit des Bodens im öffentlichen Raum sind dafür wichtige Maßnahmen, ebenso wie die Beschaffenheit von Gehwegen: Risse, Schlaglöcher, Unebenheiten oder auch Kopfsteinpflaster können für den Fußverkehr ein Hindernis darstellen - besonders, wenn man mit Blindenstock, Rollator oder Rollstuhl unterwegs ist. Bodenleitsysteme, Rollstuhlrampen, akustische Signale an Querungsanlagen oder barrierefreie Wege in historisch gepflasterten Gassen, können hier Abhilfe schaffen.



RADVERKEHR IN ULM

// KONSEQUENTER AUSBAU EINES HAUPTRADROUTENNETZES DURCH DIE STADT

// INVESTITIONEN IN DIE SICHERHEIT DER FAHRRADFAHRENDEN

// ERRICHTUNG VON FAHRRADPARKHÄUSERN

Der Radverkehr kann einen großen Beitrag zur städtischen Verkehrswende leisten und muss daher zukünftig in Ulm einen höheren Stellenwert einnehmen - quantitativ ebenso wie qualitativ. Fahrräder verbrauchen geringe Mengen an CO₂ und Ressourcen, nehmen wenig Platz in Anspruch und greifen somit schonend in den öffentlichen Raum ein; außerdem produzieren sie kaum Geräusch- und keinerlei Abgasemissionen und sind für die Gesundheit der Radfahrenden förderlich.

Im Ulmer Gemeinderat haben wir dies erkannt und beschlossen, dass in Ulm bis 2025 ein Viertel des Verkehrs per Rad stattfinden soll. Zwei Jahre vor Ablauf dieser Frist, ist es jedoch immer noch ein weiter Weg bis dieses Ziel auch nur annähernd erreicht ist. Dabei wäre sowohl auf Kurzstrecken als auf Strecken bis zu 15 Kilometern die Nachfrage von Bürgerinnen und Bürgern nach attraktiven Fahrradfahrbedingungen vorhanden, wie beispielsweise eine Umfrage bei Mitarbeitenden von Unternehmen im Donautal gezeigt hat. Auch Pedelecs und E-Lastenräder tragen dazu bei, dass die Integration des Fahrrads in die alltägliche Mobilität für immer mehr Bürgerinnen und Bürger attraktiv wird, doch die Fahrradinfrastruktur in Ulm trägt diesem veränderten Mobilitätsverhalten bislang keine Rechnung und bremst dadurch eine positive Entwicklung aus.

Es ist an der Zeit, dass wir in Ulm endlich in einem angemessenen Maß in die Attraktivität der öffentlichen Fahrradinfrastruktur investieren und ein umfassendes Fahrradnetz ausweisen, dessen Hauptrouten ohne Unterbrechungen und Risikostellen die Stadtteile Ulms miteinander verbinden. Die Breite der Fahrradwege wollen wir dabei an die Stärke der Frequentierung anpassen und auch von Lastenrädern befahrbar machen. Fahrradstraßen müssen am Fahrradverkehr ausgerichtet werden, um sicheres sowie zügiges Vorankommen des Radverkehrs sicherzustellen. Bei Ampelschaltungen wollen wir den Radverkehr mit gesonderten Grünphasen berücksichtigen und bei der Schaltung der „Grünen Welle“ miteinbeziehen. Ulm ist eine baufreudige Stadt und immer wieder wirken sich die Baustellen auch auf Radwege aus, in diesen Fällen wollen wir fahrradfreundliche Umleitungen ausschildern. Aber auch ohne Baustellen ist eine

klare Beschilderung - inklusive Wegdistanzen - Voraussetzung dafür, dass man sich in unbekanntem Stadtteilen gut zurechtfindet, hier haben wir noch viel Nachholbedarf.

Es wird auch Zeit, dass wir konsequent in die Sicherheit von Fahrradfahrenden investieren, damit das Fahrrad für noch mehr Bürgerinnen und Bürger eine attraktive Option werden kann. Hierfür wollen wir die bauliche Trennung von Rad-, Fuß- und Autoverkehr vorantreiben, sowie Radwege klar markieren. Zudem benötigt der Radverkehr einen an ihn angepassten, feinkörnigen Belag, der das Radfahren erleichtert und zu mehr Haftung für Fahrradreifen führt. Doch selbst gut ausgebaute Fahrradwege werden im Herbst und Winter durch Laub, Glätte und Schnee zum Unfallrisiko, insbesondere, wenn Schlaglöcher und Risse dazukommen. Daher wollen wir, dass sich die Räummaschinen mit hoher Priorität um das Fahrradhaupttroutennetz in Ulm kümmern; auch weil auf Grund der mildereren Winter selbst dann noch viel Fahrrad gefahren wird. In den städtischen Haushalt wollen wir zusätzlich mehr Mittel zur Instandhaltung von Fahrradwegen einstellen. Abbiegeassistenten an allen Bussen und Lastwagen im Eigentum der Stadt Ulm sind eine weitere Maßnahme, um die Sicherheit von Fahrradfahrenden zu erhöhen. Außerdem sollte das Maximaltempo für den motorisierten Individualverkehr an unübersichtlichen Stellen und bei geteilten Fahrbahnen heruntersetzt werden. Hier wäre die Einführung von Tempo 30 für den Autoverkehr ein sinnvoller Beitrag.

Die Vernetzung des Radverkehrs mit anderen Mobilitätsformen wollen wir aktiv gestalten. Teure Fahrräder, Pedelecs oder Lastenräder müssen im öffentlichen Raum sicher abgestellt werden können, sollen den Fußverkehr nicht beeinträchtigen und vor Wind und Wetter geschützt sein. Neben Fahrradparkhäusern an zentralen Mobilitätspunkten mit ÖPNV-Umstiegsmöglichkeiten (Mobility Hubs), reicht oft an weniger prominenten Stellen auch die Schaffung von neuen Fahrradparkflächen. Um das Umsteigen auf Räder mit Akkuantrieb zu fördern, wollen wir die Ladeinfrastruktur an allen Verkehrsknoten in Ulm auszubauen. Ein Netz von basalen Reparaturstationen im ganzen Stadtgebiet kann den Radverkehr zusätzlich unterstützen.

ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR (ÖPNV) IN ULM

// FÜR UNKOMPLIZIERTE TARIFE UND DAS BEST-PRICE-MODELL

// FÜR TAKTVERDICHTUNG UND EINE AUSWEITUNG DER BETRIEBSZEITEN

// GEMEINSAMER NAHVERKEHRSPLAN MIT NEU-ULM UND ALB-DONAU-KREIS

Verschiedene Mobilitätsformen unterscheiden sich durch ihre Schadstoff- und Lärmemissionen sowie durch ihren durchschnittlichen Flächenverbrauch pro Person. Letzteres ist für Ulm besonders relevant, da jeder Quadratmeter öffentlicher Raum in einer mehrfachen Nutzungskonkurrenz steht. Da selbst gering ausgelasteter öffentlicher Nahverkehr pro Person verhältnismäßig wenig öffentlichen Raum beansprucht, leistet ein attraktiver und leistungsfähiger ÖPNV einen wesentlichen Beitrag, um die Lebensqualität in unserer Stadt zu erhöhen sowie die Verkehrswende voranzutreiben. Beim Nahverkehr ist es jedoch auch unabdingbar die Region miteinzubeziehen, ein gemeinsamer Nahverkehrsplan mit Neu-Ulm und dem Alb-Donau-Kreis könnte ein wichtiger Schritt dafür sein.

Bis 2030 haben wir uns das Ziel gesetzt, die Fahrgastzahlen im Nahverkehr zu verdoppeln, ein ehrgeiziges Ziel, für das Taktverdichtung zu Stoß-, Haupt-, wie auch zu Randzeiten notwendig sind. Konkret fordern wir:

- Tagsüber auf den Linien 1 bis 5 einen 5-Minuten-Takt anzubieten; die Linien 6 und 7 im 15-Minuten-Takt zu bedienen und auch auf den übrigen Linien einen engeren Takt zu fahren, der gleichzeitig attraktive Umsteigezeiten ermöglicht.
- Entsprechende Nachverdichtungen müssen für alle Linien auch am Wochenende folgen.
- Abends soll die viertelstündige Anbindung aller Haltestellen der Linie 1 bis 5 und halbstündig für die übrigen Linien gewährleistet sein.
- Hierbei soll die städtische Verkehrsplanung sich bei ihrer Kalkulation nicht allein an den aktuellen Fahrgastzahlen orientieren, sondern eine Steigerung der Fahrgastzahlen durch vergrößertes und attraktiveres ÖPNV-Angebot miteinrechnen.

Aktuell stehen wir gerade im Nahverkehr vor einem erheblichen Mangel an Bus- und Straßenbahnfahrer*innen, der droht, unsere Ausbaupläne zu vereiteln. Die Stadtwerke müssen daher mit attraktiven Angeboten um Auszubildende und Quereinsteigerinnen und Quereinsteiger werben. Die Übernahme der Kosten für einen Busführerschein im Gegenzug für die Verpflichtung mindestens 5 Jahre für die SWU zu fahren, wäre eine solche Möglichkeit.

Der ÖPNV-Linienplan für Ulm muss darüber hinaus an entscheidenden Stellen erweitert und der ÖPNV im Straßenverkehr durch folgende Maßnahmen aufgewertet werden:

- Einführung der Tangentiallinie Wiblingen-Wissenschaftsstadt mit Halten bei der Hochschule für Gestaltung und am Roten Berg
- Bau der Straßenbahnlinie 3 nach Wiblingen über Neu-Ulm Ludwigsfeld
- Zusätzlicher Anschluss der dauerhaft bespielten Wilhelmshurg per regulärem ÖPNV, gegebenenfalls in Verbindung mit einer festen Andienung des Standortes der Technischen Hochschule in der Prittwitzstraße
- Entlastung des Linienverkehrs durch Expresslinien zu Stoßzeiten
- zusätzliche Busspuren im Stadtgebiet, die auch für den Fahrradverkehr freigegeben werden können
- Bevorrechtigung von Bussen an Ampelkreuzungen zur Verkürzung von Fahrzeiten

Um dem Tarifwirrwarr zu entkommen und die Tarife für alle möglichst unkompliziert und bezahlbar zu machen, schlagen wir die Einführung eines Best-Price Modells vor, das neben den lokalen auch die neuen Ticketangebote von Bund und Land wie das Deutschlandticket und das JugendticketBW² integriert. Einfach und kundenfreundlich macht das Best-Price-Modell die ÖPNV-Nutzung, wie Erfahrungen aus Stuttgart, Augsburg und Osnabrück zeigen: per App buchen die Kundinnen und Kunden jeweils die Strecken, die sie fahren wollen. Am Ende des Monats wird anschließend der günstigste Tarif für die in Summe gefahrenen Strecken errechnet und in Rechnung gestellt.

Als Ergänzung für die ÖPNV-Tarife in Ulm fehlt dann nur noch das Kurzstreckenticket, mit dem bis zu drei ÖPNV-Stationen für 1 Euro gefahren werden kann.

Der Nahverkehr hat jedoch nicht nur Fans, das hat u.A. auch mit seinen Abgas- und Lärmemissionen zu tun, ein Umstieg auf E-Mobilität bei den Stadtbussen, wie ihn die SWU schon einleitet, ist daher der richtige Schritt und sollte konsequent fortgesetzt werden.

Da all diese Ausbaumaßnahmen hohe öffentliche Investitionen bedeuten, ist auch die Einnahmenseite zu betrachten. Die Landesregierung schafft derzeit die Rechtsgrundlage, um Kommunen zu ermöglichen, zusätzliche Mittel für die ambitionierten Ausbauziele des ÖPNV zu generieren und Anreize zu setzen, die Straßen in den Städten und Gemeinden vom Autoverkehr zu entlasten: den sogenannten Mobilitätspass. Dieses Instrument wollen wir nutzen, sobald die Gesetzgebung dazu abgeschlossen ist.

2 // Kindern und Jugendliche bis zur Vollendung des 21. Lebensjahrs, sowie Schülerinnen und Schülern, Studierenden, Auszubildenden und Freiwilligendienstleistenden bis zur Vollendung des 27. Lebensjahrs.



REGIO-S-BAHN DONAU-ILLER

// BESSERE ANBINDUNG DES ULMER UMLANDES DURCH DIE REGIO-S-BAHN

// FÜR HALTEPUNKTE IN JUNGINGEN, AN DER MESSE UND IN EINSINGEN

Für die Mobilität der Zukunft muss die interkommunale Kooperation zwischen Ulm und der Region verstärkt werden. Besonders augenfällig wird das bei der regionalen Vernetzung per Bahn. Die Schnittstelle zum Regional- und Fernverkehr ist ein wesentliches Kriterium für die Mobilität der Zukunft in Ulm, das auch Einfluss auf andere stadtpolitische Bereiche hat. Beispielsweise führt die bessere Anbindung des Ulmer Umlandes durch die Regio-S-Bahn zur Entlastung des Wohnungsmarktes in Ulm. Um den Bahnnahverkehr von und nach Ulm attraktiv und leistungsstark zu machen, lautet das Ziel, dass alle Strecken zukünftig mit Taktverkehr bedient werden sollen. In den vergangenen Jahren haben sich die Stadt Ulm, der Alb-Donau-Kreis, der Landkreis Biberach und der Landkreis Heidenheim gemeinsam mit der bayerischen Nachbarregion hierfür auf den Weg gemacht, ein S-Bahn-System mit einheitlichen Bedienungsstandards sowie abgestimmten Anschlüssen zu etablieren.

Die Fertigstellung des Netzes wird bis 2030 angestrebt. Um den Erfolg des Projekts zu sichern, müssen folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- zusätzlichen Haltepunkte Jungingen (mit P+R-Platz), Messe (Umstieg zur Straßenbahn) und Einsingen (Neuordnung des Verkehrs im Süden)
- Verlegung von Straßenbahngleisen der Straßenbahn bei der Messe, damit ein Knoten mit der Brenzbahn entstehen kann
- Bau des Haltepunkts Ulm-Messe an der Brenzbahn sowie Erschließung des Haltepunkts Ulm-Ost vom Norden
- Druck auf das Land, damit es sich weiterhin zum Projekt und zu dessen Finanzierung bekennt



MOBILITÄT IN DEN ORTSCHAFTEN ULMS

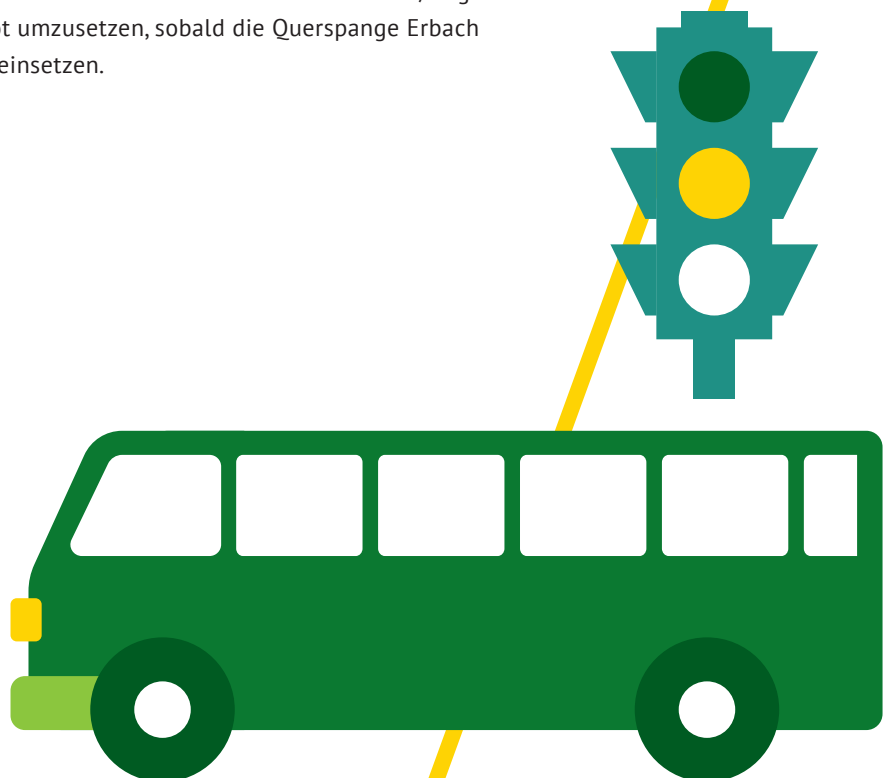
// ON-DEMAND-MOBILITÄT IN DEN ORTSCHAFTEN

// STÄRKUNG DER INTERKOMMUNALEN KOOPERATION FÜR DIE ÜBERREGIONALE VERKEHRSWENDE

In den Ortschaften ist man bisher meist auf das eigene Auto angewiesen, denn der ÖPNV fährt selten und ist gleichzeitig dennoch aus wirtschaftlicher Sicht nicht rentabel. Beispielsweise macht die SWU bei der Linie 16 auf ihrem Weg von Wiblingen nach Donaustetten-Gögglingen und Unterweiler pro Fahrgast fast 10 Euro Verlust, so gering ist die Auslastung.

Für die Ortschaften müssen daher andere ÖPNV-Konzepte in Betracht gezogen werden. Eine spannende Überlegung, ist aus unserer Sicht die Einführung von On-Demand-Mobilität. Anders als der konventionelle Rufbusverkehr, bei dem ein fester Fahrplan mit definierten Haltestellen vorliegt, gibt es beim Modell des On-Demand-Verkehrs eine Vielzahl an virtuellen Haltestellen zwischen denen ausgewählt werden kann. Per App können Fahrtwünsche kurz vorher angemeldet werden. Anstatt kostenintensiv Busse aus der allgemeinen Flotte inklusive Fahrerinnen und Fahrer vorzuhalten, werden Kleinbusse mit Hybrid- oder vollelektrischem Antrieb eingesetzt. Ein Algorithmus der App fasst Fahrtwünsche von Gästen mit ähnlichem Streckenverlauf zusammen, sodass eine möglichst hohe Auslastung gegeben ist. Für die Ortschaften, in den Nacht- und Randzeiten sowie für Querverbindungen ist On-Demand-Mobilität deswegen aus unserer Sicht die richtige Lösung und sollte entschieden vorangetrieben werden. Gleichzeitig gilt es, das ÖPNV-Netz, Carsharing-Angebote und Fahrradwege auch über die Stadtgrenzen hinaus in die Region weiterzuentwickeln.

Auch ist das Thema Lkw-Durchfahrten für die Ortschaften relevant. Für Donaustetten/Gögglingen ist geplant das Lkw-Durchfahrtsverbot umzusetzen, sobald die Querspange Erbach errichtet ist, wofür wir uns aus diesem Grund einsetzen.



INNOVATIVE MOBILITÄTSFORMEN IN ULM

// STÄRKUNG VON SHARED MOBILITY UND CARSHARING

// MEHR MOBILITÄTSSTATIONEN

// MEHR LADEMÖGLICHKEITEN FÜR ELEKTROMOBILITÄT

Streamingdienste haben den Musik-, Serien- und Filmmarkt revolutioniert. Das Prinzip ist einfach: monatlich eine Abogebühr zahlen und dafür auf unbeschränkt viele Songs, Serien und Filme zugreifen. CDs, DVDs und Blue-Rays stauben unterdessen zu. „Nutzen statt Besitzen“ lautet die Devise dieses Geschäftsmodells. Unternehmerinnen und Unternehmer haben unterdessen gemeinsam mit Softwareentwicklerinnen

und -entwicklern dieses Prinzip im Verkehrssektor adaptiert: Shared Mobility. Der Ansatz ist eine Flotte von Pkw mit digitaler Infrastruktur auszurüsten, sodass diese per App oder Website spontan gebucht und lokalisiert werden können. Der Deutsche Städtetag hat dabei berechnet, dass stationsbasiertes Carsharing bis zu elf private Pkw ersetzen kann.

Und es gibt weitere Vorteile:

- Private Pkw bleiben 95% der Zeit ungenutzt und nehmen dabei öffentlichen Raum als Parkfläche in Anspruch. Anstatt den schnell sinkenden Vermögenswert von privaten Pkw in Kauf zu nehmen, bietet Shared Mobility eine Alternative.
- 40 Prozent der Deutschen nutzen für Strecken unterhalb von fünf Kilometern den eigenen Pkw. Shared Mobility führt dagegen zu einem bewussteren Gebrauch des Autos.
- Fahrzeuge von Shared Mobility-Flotten sind häufig wesentlich weniger stark motorisiert als private Autos, da sie auf den jeweiligen Zweck ausgerichtet sind.
- Shared Mobility ermöglicht einen sinnvolleren Gebrauch von verschiedenen Fahrzeugtypen: mit einem kompakten Pkw durch die Innenstadt, mit einem Kombi in den Urlaub oder ein Kleinbus für den Möbeltransport.

Somit ist Shared Mobility sehr gut geeignet, um Mobilitätsformen wie Fuß-, Radverkehr und ÖPNV zu ergänzen.

Auch für Fahrräder empfiehlt sich der Ausbau der Shared Mobility, jedoch ist Ulm für kommerzielle Anbieter in dieser Branche nicht attraktiv; Bikesharing in Form von Community Rent-Modellen könnte der Ausweg sein.

Alternative Mobilitätsformen wie Shared Mobility müssen im Stadtbild sichtbar und gut erreichbar sein. Mobilitätsstationen sind ein wichtiger Weg dies zu erreichen. An der Mobilitätsstation am Eselsberg finden sich etwa Carsharing-Pkw unterschiedlicher Anbieter, eine E-Ladesäule, ausleihbare E-Lastenräder, Fahrradabstellplätze sowie eine Radservicestation. Auch ist die nächste Bushaltestelle nicht weit entfernt. Die Mobilitätsstation am Eselsberg bündelt damit verschiedene Mobilitätsformen und macht zu unterschiedlichen Zwecken ein geeignetes Mobilitätsangebot. Ein guter Weg. Die Anzahl solcher Mobilitätstationen in Ulm gilt es aber deutlich zu erhöhen.

Unabhängig davon müssen auch mehr Ladestationen für E-Autos in Ulm errichtet werden. Hierbei ist zu beachten, dass in der Innenstadt neben Auswärtigen auch Bewohnerinnen und Bewohner ohne eigene Stellplätze und damit ohne die Möglichkeit, eigene Wallboxen zu errichten, ihr E-Auto parken und laden können. Hier empfiehlt sich eine Kooperation der Stadtwerke und der Parkbetriebsgesellschaft um beispielsweise nachts in den dann wenig ausgelasteten öffentlichen Parkhäusern attraktive Angebote für Anwohner*innen zu schaffen.



FAZIT

Am 25.6.2022 lud der Grüne Kreisverband Ulm im Rahmen der Veranstaltungsreihe „verlässlich mutig“ zu einer Straßenbahnfahrt zum Thema „Was bewegt uns in Ulm? Mobilität der Zukunft“ ein. Dabei fuhren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit der Straßenbahn mehrere Zweige des Ulmer Straßenbahnnetzes ab, während Referentinnen und Referenten aus Wissenschaft, Politik, Stadtverwaltung und Mobilitäts-Community ihnen Perspektiven und Teilaspekte der Mobilität der Zukunft näherbrachten. Die gut gefüllte Straßenbahn zeigte, dass das Thema viele interessiert und betrifft, weswegen für uns gilt, alle Aspekte von Mobilität sorgfältig zu analysieren und durchdachte Konzepte für die Zukunft zu entwickeln. Verlässlich haben wir dabei immer die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger Ulms in Blick, nutzen bewährte Strukturen als Hebel für Neues und beziehen immer alle relevanten Faktoren mit ein; mutig gehen wir neue Wege, kombinieren Eingespieltes mit Neuem, trauen uns out-of-the-box zu denken. Unsere Ideen sind vorrausschauend und im besten Sinne mutig. Verlässlich mutig.



GRÜNE
Fraktion
Ulm



Grüne Fraktion Ulm
Marktplatz 1 · 89073 Ulm

T. 0731 161-1096
F. 0731161-1097

gruene-fraktion@ulm.de
www.gruene-fraktion-ulm.de

AK Mobilität von
BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN Ulm

gruene@ulm.de
www.gruenefraktion.ulm.de