

**Beratung im Gemeinderat der Stadt Ulm und des Stadtrates Neu-Ulm**  
**über die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Ulm/Neu-Ulm 2025**

**Stellungnahme der CDU-Fraktion in Ulm-Messe  
am 05.06.2014 von Stadtrat Siegfried Keppler**

Die zukünftige Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Städte Ulm-Neu-Ulm 2025 liegt uns nach eingehenden Beratungen vor.

Für die CDU-Fraktion gibt es klare Ziele für die Mobilität und die Umsetzung in unserem Verantwortungsbereich.

Wir begrüßen ausdrücklich die enge Zusammenarbeit beider Städte, um eine stadtverträgliche Verkehrsabwicklung unter Berücksichtigung der zentralen Lage von Ulm und Neu-Ulm als Oberzentrum mit enger struktureller und wirtschaftlicher Verbindung und Verknüpfung in die Region. zu gewährleisten.

Wir wollen für unsere Städte eine gut funktionierende sichere stadtverträgliche Verkehrslösung, welche den Bürgern dient, den Lärm, das Klima, den Landschafts- und Grundwasserschutz beachtet und Sicherheit gewährleistet, also die Mobilitätsbedürfnisse unserer Gesellschaft und Wirtschaft zu Fuß, zu Rad oder Mobil heute und in der Zukunft erfüllt.

Dass dieser Planungsprozess auf so breiter Ebene zwischen den Städten Ulm/Neu-Ulm in den Ortsverwaltungen unter Begleitung einer breiten Öffentlichkeit erfolgte, wird von uns sehr begrüßt, und wir danken allen Beteiligten, dem Projektbeirat, den Bürgern, Verbänden, Interessenvertretungen und Organisationen für ihre Vorschläge, Anregungen, konstruktive und kritische Mitarbeit.

Auch Ihnen, Herr Noßwitz, Frau Stahl und Herr Goth danken wir für das Einbringen ihres Sachverständes, Ihrer Erfahrung und der Moderation.

Wir danken für Ihre fachliche Bewertung, welche für die politische Betrachtung und Meinungsbildung unverzichtbar ist.

In diesen Dank sind auch die Mitarbeiter beider Bauverwaltungen eingeschlossen.

Vielen herzlichen Dank.

Ulm als Oberzentrum

Ulm als gut entwickelter Wirtschaftsraum mit positiven Perspektiven für eine zukünftige Entwicklung,

Ulm als angesehene und erfolgreiche Bildungs-, Universitäts- und Wissenschaftsstadt,

Ulm als Sport, Veranstaltungs- und Messestadt

Ulm, Stadt an der Donau, als Großstadt kann für sich in Anspruch nehmen, eine Stadt der kurzen und schnellen Wege zu sein.

Wir betrachten die Städte Ulm/Neu-Ulm sowie die sich anschließenden Regionen als einen Siedlungs- und Wirtschaftsraum, der in der Nachkriegsgeschichte eine kontinuierliche positive Entwicklung genommen hat.

Ulm, durch eine hervorragende Infrastruktur zwischen Stuttgart und München mit dem ICE-Bahnhof mitten in der Stadt und angeschlossen an das bedeutende europäische Autobahnkreuz A7/A8 sind wir mit unserer Wirtschaftskraft im Wettbewerb mit anderen Städten in einer hervorragenden Position.

Dies gilt es auch in Zukunft zu erhalten.

Die Dynamik der wirtschaftlichen Entwicklung wird auf der Grundlage des Flächen-Nutzungsplanes und der Stadtplanung eine Anpassung und Weiterentwicklung des VEP. von Zeit zu Zeit notwendig machen, so dass wir die vorliegende Fassung der Fortschreibung des Verkehrs-Entwicklungsplanes als Ausgangsgrundlage, Richtschnur und Leitfaden betrachten.

Technischer Fortschritt, Veränderungen im Mobilitätsverhalten, insbesondere durch Einzug der Elektro-Mobilität werden sicher bei zukünftigen Betrachtungen entsprechend berücksichtigt werden.

Wir begrüßen den Ausblick auf einen regionalen ÖPNV zur Systemstärkung mit einem Regio-S-Bahn-System mit der zentralen Verknüpfung im City-Bahnhof Ulm und dem übrigen ÖPNV. Hiervon erwarten wir eine Minimierung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen und eine Entlastung des Straßen-Netzes.

Das Projekt Regio-S-Bahn ist ein Zukunftsprojekt und es kann nicht früh genug darüber nachgedacht werden, damit die notwendigen Voraussetzungen nicht verbaut werden.

Ich möchte nur an unsere Forderung erinnern, innerhalb des City-Bahnhofes entsprechenden Raum für die dort notwendigen Bahnsteige auszuweisen und für die Zukunft zu reservieren.

Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Böfingen war nur möglich, weil in dem seinerzeitigen Bebauungsplan weit vorausschauend die Trasse freigehalten wurde.

Ausgehend von der heutigen verkehrlichen Bestandsaufnahme sehen wir für die Zukunft auch die Schwerpunkt-Handlungsfelder für eine weitere Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes wie folgt, nämlich

1. Systemstärkung des regionalen ÖPNV
2. Systemstärkung des städtischen öffentlichen Nahverkehrs,
3. Benützerfreundliche Gestaltung der Haltestellen und Ausbau entsprechend des vorliegenden Programms.
4. Förderung des Fuß- und Radverkehrs nach dem Ziel

## „Stadt der kurzen Wege“

An einer Stelle der Stadt ist die Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs besonders deutlich sichtbar, nämlich dort, wo der Weg zwischen Innen- und Weststadt am kürzesten ist, nämlich an der Bahnhofsbrücke (im Volksmund Bahnhofsteg) zwischen Schillerstraße und Bahnhofplatz.

5. Stadtraum und Mobilität
6. Strukturierung des Straßennetzes
7. Leistungsfähige Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße (Citybahnhof), Verbesserung der Verknüpfung zwischen Weststadt und Innenstadt mit barrierefreier Erreichbarkeit der Bahnsteige.

Die direkte Fußgängerverbindung von der Weststadt Schillerstraße und umgekehrt hat eine hohe steigende Frequenz.

Wenn nun vor dem Bahnhofsgebäude die Tiefgarage gebaut wird, ist mit einer weiteren erheblichen Steigerung zu rechnen, so dass auch die Aufzugs-Kapazität zu erweitern ist.

8. In der Vorlage ist die ortsverträgliche Abwicklung des Verkehrs in den Ortschaften und in den Stadtteilen angesprochen.

Auf Ulmer Seite besteht die Nord- und Westtangente, und es ist eine Zukunftsaufgabe, auch Lösungsvorschläge für die verbindende Osttangente zur Stärkung des mittleren Rings zu erarbeiten.

9. Bei der Umgestaltung der Karlstraße müssen wir auf die Leistungsfähigkeit, Sicherheit und die ungehinderte Tauglichkeit für die Rettungseinsätze achten. Ausreichend dimensionierte Abzweigspuren und genügend Verkehrsraum für die Noteinsätze müssen berücksichtigt werden.
10. Strategieentwicklung für Verkehrsmanagementlösungen und Verkehrsleitsysteme, die bereits im Bereich der Fernstraßen Einfluß auf die Lenkung und Steuerung der Verkehrsteilnehmer nehmen.
11. Ergänzungen und Ertüchtigungen im Straßen- und Radvorhaltenetz

und ganz besonders der Zustand unserer Straßen und Radwege.

Hier sind dringende Unterhaltsmaßnahmen notwendig.

Der Ausblick der Verwaltungsvorlage zeigt eine ganze Reihe von Handlungsfeldern für die Zukunft, um einen stadtverträglichen Verkehr zu erreichen.

Schauen wir auf die heutige Verkehrssituation, müssen wir feststellen, dass unsere Straßen noch nie so stark belastet waren wie heute.

Auf der Grundlage der erarbeiteten Leitbilder zur integrierten Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung und unter Berücksichtigung der neuesten Verkehrsanalysen und Verkehrsentwicklungen können und müssen wir uns weiter verbessern.

Wenn wir unseren Wachstumskurs als bedeutendes Oberzentrum zwischen Stuttgart und München an dem bedeutenden europäischen Autobahnkreuz A7/A8 fortsetzen wollen und wenn wir im Wettbewerb der Städte an der Spitze mitspielen wollen, dann erfordert dies eine kontinuierliche Anpassung und Fortentwicklung unserer städtischen und regionalen Verkehrsplanung.

Wir sind fest davon überzeugt, dass mit einer ausgewogenen zukunftsgerichteten Planung eine Mensch- und umweltverträgliche Abwicklung des Mobilitätsbedürfnisses möglich ist und am Ende alle Steuerzahler, Bürger, Kunden- und die Wirtschaft davon profitieren werden und damit auch ein Beitrag zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Ulm erfolgt.

Die vor uns liegenden Investitionen wie auch der laufende Unterhalt erfordern erhebliches Kapital, ebenfalls die notwendigen Aufwendungen für Lärm, Klima, Landschafts- und Grundwasserschutz.

An dieser Stelle möchten wir nochmals darauf hinweisen, wie dies bereits in früheren Anträgen geschehen ist, dass im Bereich der Westtangente eine deutliche Verkehrsbelastung eingetreten ist und dass hier dringende Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation und zum Lärmschutz notwendig sind. Auch Stauzeiten sind im Bereich der Tangente keine Seltenheit und die Leidtragenden sind nicht nur die Bürger, sondern auch die Verkehrsteilnehmer.

Zukunftsinvestitionen müssen im vertretbaren Rahmen liegen, sie müssen realistisch eingeschätzt werden und sie müssen volkswirtschaftlich vertretbar sein.

Im Zusammenspiel der einzelnen Verkehrsträger wollen wir für unsere Stadt eine optimale Mobilitätslösung erreichen. Nur wenn uns das gelingt, sind wir auf der Höhe der Zeit.

Die Zukunft liegt in der Vernetzung, bei der jeder Verkehrsträger möglichst dort zum Einsatz kommt, wo es ökonomisch und ökologisch am sinnvollsten ist.

#### Mehr Verkehr auf die Schiene

zu erreichen. Dies gilt für den Personen- wie auch für den Güterverkehr.

Es geht also darum, die Schiene immer mehr in solche Transportketten einzubinden, wo sie ihre größten Stärken entfalten kann.

Mit der Verlängerung der Linie 1 nach Böfingen ist der erste Schritt zum Ausbau des Ulmer Straßenbahnnetzes begonnen worden und ein weiterer Schritt erfolgt mit der Trasse vom Kuhberg über den Bahnhof zum Eselsberg, Wissenschaftstadt.

Der Faktor - Beschleunigung und kurze Wege - hat bei unseren Bürgern einen hohen Stellenwert und muss bei der Weiterentwicklung in der Verkehrsplanung berücksichtigt werden.

Stadtverträglicher Verkehr heißt für uns aber auch „Stadt der kurzen Wege“ und dies wollen wir am Beispiel deutlich machen: Verbindung

Durchstich Blautal – Donautal mit Verlängerung zur A8.

Heute wird der Verkehr mit hohem Energieaufwand, mit Abgas- und Lärmbelastungen über die Höhen des Kuhbergs geführt.

Hochwertige Wohngebiete und Bildungseinrichtungen werden berührt. Am Südhang zum Donautal ist ein hochwertiges Wohngebiet Linde entstanden und mit der Kohlplatte steht ein Wohnungssiedlungsgebiet als Reserve zur Verfügung.

Mit einem Durchstich vom Donautal zum Blautal wäre eine schnelle und energiesparende Verbindung geschaffen und wir bitten, mittel- und langfristig diese Zukunftsidee im Auge zu behalten. Dazu gib es gute Beispiele!

Genauso gehört dazu die Fortführung der B30 zur B10 auf bayerischem Gebiet und der von der CDU angesprochene Kreisel an der Kastbrücke.

Das gleiche gilt für die Lenkung des ganz erheblichen Verkehrsaufkommens, welches durch den Containerbahnhof im Ulmer Norden entstanden ist. Auch hier könnte eine optimierte Verkehrslenkung unsere Stadt und die Ortsteile entlasten.

Von dem Anschluss an die A8 erwarten wir eine spürbare Entlastung.

Ein weiteres sehr kritisches Verkehrsproblem stellt der Hindenburgring dar. Schon seit über einem Jahr haben wir im Bereich B10, B 28, B 30, Hindenburgring ganz erhebliche belastungssituationen mit Auswirkungen auf die Blaubeurer Straße und das gesamte Innenstadtnetz und wir bitten zu prüfen, ob durch statische oder dynamische Wegweisungen, durch Verkehrsmanagementlösungen solche kritische Situationen vermieden werden können. Diese Lenkungs-Maßnahmen müssen aber weit vor den Toren Ulms wirken.

Was die Sanierung, Ausbau oder Neubau der Adenauerbrücke betrifft, erwarten wir die einschlägigen Vorschläge der Fachleute.

Sie sehen, meine Damen und Herren, das sind ganz heiße Eisen, welche einer Lösung bedürfen.

Ein Beitrag zur Entspannung kann sicherlich auch durch die Medien erfolgen, welche rechtzeitig Informationen über die jeweiligen verkehrlichen Situationen geben und diese durch dynamische Wegweisungen ergänzen.

Dort wo dringender Handlungsbedarf ist, wollen wir gemeinsam mit den Bürgern tragfähige und zukunftsfähige Lösungen suchen.

Die CDU-Fraktion wird der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Ulm/Neu-Ulm zustimmen und auch in der Zukunft das weitere Planungsgeschehen konstruktiv begleiten. Im weiteren Verlauf werden wir entsprechende Vorschläge unterbreiten.

Ulm, 05.06.2014  
Siegfried Keppler