

und eine am Eselsberg. In diesen Stationen stehen mehrere unterschiedliche Fortbewegungsmittel bereit. So etwa ein Lastenfahrrad, ein Carsharing-Auto, ein E-Roller. Zudem gibt es Möglichkeiten, E-Autos aufzuladen. Wie es darum bestellt ist, wollen die Grünen wissen und beantragen einen Bericht.

# 3

**Mobilitätsstationen** gibt es in der Stadt. Sie stellen Bürgern umweltfreundliche Fortbewegungsmittel wie ein Lastenrad sowie entsprechende Infrastruktur zur Verfügung.

Hegner ist Mobilitäts-Expertin bei „Unternehmer-TUM“, einem Zentrum für Innovation und Gründung in München. Dem Ulmer Innenstadtdialog hatte sie diese Woche zum Thema „Urbane Mobilität“ ein paar Ideen mitgebracht.

Nach dem Krieg sei Ulm zu einer autogerechten Stadt gemacht worden, konstatierte Hegner, „nun muss man es in eine lebenswerte Stadt wandeln“. Im Prinzip sei fast alles veränderbar, „wenn eine starke Vision da ist“.

Die Vision von OB Gunter Czisch ist, dass die Innenstadt „grüner, leiser, lebendiger“ wird. Der Weg dorthin soll im Innenstadtdialog mitgestaltet werden, denn wo so viele strittige Punkte auftreten, sollten Lösungen im Dialog entwickelt werden, findet er. Das heißt: offen und konfliktfähig die Vorstellung einer le-

hen Autos nur rum, dabei wird der Raum in der Stadt immer wertvoller.“ Daher sei es gut, dass in Ulm das Anwohnerparken teurer wird. Denn dieser Preis müsse „den Wert des öffentlichen Raums reflektieren“.

**Kirstin Hegner**  
Mobilitäts-Expertin

## Umfrageergebnisse

**Mobilität** Der Innenstadtdialog hat Besucher der City befragt. Für die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV gab es (von 1/sehr gut bis 5/mangelhaft) durchschnittlich eine 2,0, mit dem Fahrrad eine 2,2 und mit dem Pkw/Motorrad eine 2,4. Das Angebot an Parkhäusern wurde mit 2,2 bewertet, das an Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum mit 3,7; die Verfügbarkeit von Parkplätzen insgesamt mit 2,9. Für Länge und Dichte des ÖPNV-Netzes gab es 2,4. Die Höhe der Parkgebühren wurden mit 3,4 benotet, die ÖPNV-Ticketpreise mit 3,2.

# Industriegebiet: Kein Platz für Radfahrer

**Infrastruktur** Das Reallabor der Uni Ulm hat den Ist-Zustand im Donautal analysiert.

**Ulm.** Industrie und Umweltschutz: Angesichts des Klimawandels und ganz aktuell angesichts des Krieges schließen sich diese Themen nicht mehr aus. So wird die Arbeit der rund zehn Wissenschaftler der Uni Ulm und der Hochschule Aalen in ihrem Reallabor, die vor etwa einem Jahr begannen, auch immer konkreter.

Wie bereits berichtet, liegt der Schwerpunkt auf „nachhaltiges Handeln und Klimaschutz im Industriegebiet Donautal“. Dort wird in Zusammenarbeit mit rund 30 Unternehmen an individuellen Konzepten gearbeitet, wie sie den CO<sub>2</sub>-Ausstoß verringern und sich auf den Klimawandel vorbereiten können. Etwa durch umweltfreundliche Energien und Fassadenbegrünung gegen Hitze, nennt Britta Stegen vom Reallabor Beispiele. Schnelle Ergebnisse könne man bei diesem Thema nicht

erwarten. Aber etwas tut sich doch. So hat Franziska Riek von der Hochschule Aalen sechs Firmen gefunden, die unter anderem über Photovoltaik auf ihren Firmendächern nachdenken. „Das Bewusstsein ändert sich immer mehr“, sagt Stegen. Die Pandemie habe dem einen Schub gegeben, hinsichtlich Homeoffice etwa. „Dadurch braucht man weniger Büroflächen, wer expandiert, muss nicht unbedingt bauen.“ Auch das grüne Image spiele eine Rolle.

### Daten sammeln

Konkret wird es beim Thema Radfahren. Doktorand Andreas Rebbholz sammelte monatlich Daten und analysiert nun den Ist-Zustand. Ein Teil davon ist die Zusammenarbeit mit den Radpendlern – in Workshops und als Begleiter. So ist Rebbholz morgens

mit ihnen zur Arbeit gefahren, hat sich zeigen lassen, wo es hakt: „Ganz oben steht das Thema Sicherheit und eine bessere Infrastruktur.“ Das holprige und teils sehr schmale Wegenetz stamme aus den 60er und 70er Jahren, es existiere nur ein so genannter übergeordneter Radweg – der Donauradweg. Die Pendler nutzten die Straßen jedoch nur ungern. Der Grund sind die vielen Lkw. „Bei manchen Unternehmen fahren täglich bis 150 Lastwagen ein und aus.“

Es gehe dabei nicht nur um die Straße, sondern auch um unübersichtliche Hofeinfahrten: „Da ist beispielsweise ein Werbebanner am Zaun, das dem Lkw-Fahrer die Sicht auf Radfahrer versperrt“, sagt Rebbholz. Ein Problem, das sich leicht beheben lasse. Verbesserungen könne man auch mit Spiegeln und Fahrbahnmarkie-

rungen erreichen. Klar ist: Das Potenzial an möglichen Radpendlern ist viel höher als der Ist-Zustand. Momentan fahren von den rund 20 000 Beschäftigten im Donautal die meisten mit dem Pkw. Dabei wohne die Mehrheit nur bis zu zehn Kilometer entfernt. Das Ziel: den Pendlern eine moderne Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen, die „Freude am Fahren, Fahrkomfort, Direktheit und Sicherheit in der Anfahrt ermöglicht“.

Die Daten von Rebbholz nutzen der Abteilung Mobilität bei der Stadt. In Zusammenhang mit einem neuen Radwegenetz soll ein Büro auch das Industriegebiet überplanen. „Das soll bis Ende des Jahres fertig sein“, sagt Rebbholz.

Ulrike Schleicher

**Info** Mehr Infos im Internet: Reallabor Klima Connect Donautal.de

## Fünf Themengebiete

- **ÖPNV:** Gewünscht werden die Taktverdichtung über eine deutlich längere Tageszeit auf Hauptlinien und die Realisierung der Regio-S-Bahn; auch die Straßebahn nach Blaustein zu verlängern, zugleich E-Busse zu stärken und Busspuren auszuweiten sowie das Tarifsystem zu optimieren (Kurzstreckenticket, 365-Euro-Ticket, das Wabensystem überarbeiten).
- **Rad- und Fußgängerverkehr:** Radverkehrsstraßen ausbauen, auch mit Schnellwegen, grüne Wellen für Radler einführen, generell mehr Platz für Räder zum Fahren und Parken schaffen, Reparaturboxen aufstellen; Fußgängerzonen erweitern
- **Individualverkehr und Parken:** Erst den ÖPNV verbessern, dann den Autoverkehr einschränken, dazu Anreize für Menschen schaffen, die das pri-

- **Logistik:** Projekte für effizientere Liefersysteme entwickeln, Parkplätze für Handwerker umwidmen, auch gegen das rücksichtslose „Überall halten“ von Logistikern vorgehen.
- **Sicherheit, Lebensqualität und Sauberkeit:** generell Tempo 30 in der Innenstadt und auf dem Altstadtring, breitere Radwege und mehr Fußgängerbereiche, diese beiden Bereiche voneinander trennen, wo viel los ist; bessere Beleuchtung, unebene's Pflaster entfernen und die Innenstadt mehr begrünen.

Was passiert nun mit diesen Anregungen? Markus Mendler von der Geschäftsstelle Innenstadtdialog erläutert: Mit deren Hilfe soll „die Klammer aus Expertenwissen und Bürgerbeteiligung geschaffen werden“ – damit die Verwaltung konkrete Empfehlungen an den Gemeinderat geben kann. Fortsetzung folgt also.



Lieber auf dem Fußweg als auf der Straße: Radfahren im Industriegebiet Donautal – im Alltag nicht ohne Probleme.  
Foto: Volkmar Könneke