



# BÜRGERBETEILIGUNG ZUM PARK- RAUMKONZEPT

Online-Beteiligung der Stadt Ulm und LK Argus

10.02.2021

**Sandra Desernot**  
desernot@zebralog.de

**Malte Steinbach**  
steinbach@zebralog.de

**Theresa Sauerwein**  
sauerwein@zebralog.de

# Inhalt

1	Über das Parkraummanagement in der Innenstadt von Ulm und die Bürgerbeteiligung .....	3
1.1	Hintergrund und Zielsetzung .....	3
1.2	Online-Beteiligungsangebote zum Parkraummanagement .....	5
2	Die Beteiligung in Zahlen .....	9
3	Methode der Auswertung .....	11
3.1	Auswertung der Beiträge .....	11
3.2	Kapitelaufbau .....	11
4	Ergebnisse der Bürgerbeteiligung zum Parkraumkonzept .....	13
4.1	Mischparken.....	13
4.2	Abgrenzung der Parkzonen .....	16
4.3	Parkdauerbegrenzung .....	18
4.4	Zeitgemäße Gebühren für Anwohnerparken .....	20
4.5	Allgemeines Parkraummanagement .....	23
4.6	Grundsätzliche Diskussionen .....	24
5	Feedback zum Beteiligungsprozess.....	27
6	Ausblick.....	28
7	Abbildungs- und Tabellenverzeichnis .....	29
8	Anhang.....	30

# 1 Über das Parkraummanagement in der Innenstadt von Ulm und die Bürgerbeteiligung

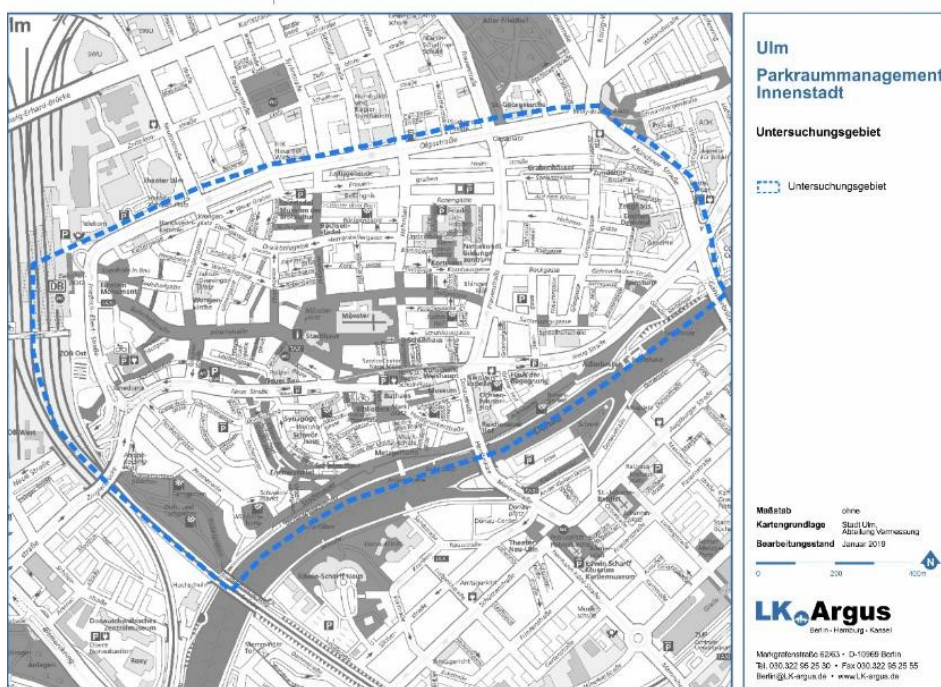
## 1.1 HINTERGRUND UND ZIELSETZUNG

Die Stadt Ulm überarbeitet derzeit gemeinsam mit dem Verkehrsplanungsbüro LK Argus ihr Parkraummanagement im Innenstadtbereich zwischen Hauptbahnhof, Münchner Straße, Olgastraße und Donau. Abbildung 1 zeigt die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes.

Im Vorfeld fanden umfangreiche Erhebungen zum Parkraumangebot und der Parkraumnachfrage im Kfz- und Radverkehr statt. Auf dieser Datengrundlage wurden Defizite und Konflikte abgeleitet.

Ziel der Neuordnung ist eine einfachere und einheitlichere Regelung des innerstädtischen Parkens, die auch dazu beiträgt, Parksuchverkehr zu verringern. Die vorhandenen Parkflächen sollen optimal genutzt werden, um die Nachfrage zu steuern und ein leicht verständliches und wirksames Parkraummanagement zu ermöglichen. Parkstrukturen, die heute nicht mehr funktionieren, sollen beseitigt werden.

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet, Ulm Parkraummanagement Innenstadt, LK Argus



Kernpunkte der Maßnahmenplanung sind die Neuordnung der Parkregelungen, der Parkzonen, der Bewirtschaftungszeiten und der Gebühren. Darüber hinaus werden Radabstellanlagen, Liefer- und Ladezonen, Carsharing, Behindertenstellplätze und E-Lademöglichkeiten betrachtet.

Neben der Stadtverwaltung und Politik wurde ebenfalls die Bürgerschaft in die Planung mit einbezogen, da die Auswirkungen der Planungen nicht nur die Kundinnen

und Kunden der innerstädtischen Gewerbetreibenden betreffen, sondern auch Anwohnende sowie Bürgerinnen und Bürger der Stadt Ulm, die aus verschiedenen Gründen die Innenstadt aufsuchen.

Die Bürgerbeteiligung zum Parkraummanagement fand in zwei Zeiträumen statt. An der ersten Bürgerinformationsveranstaltungen am 09. Juli 2019 im Haus der Begegnung haben rund 40 interessierte Bürgerinnen und Bürger teilgenommen. Im Rahmen der Veranstaltung wurden das Parkraummanagementkonzept und die Ergebnisse der Bestandsanalyse vorgestellt.

Eine zweite Bürgerveranstaltung sollte im Jahr 2020 im Stadthaus Ulm erfolgen, doch aufgrund der Corona-Pandemie konnte eine Vor-Ort-Veranstaltung zum Parkraumkonzept nicht umgesetzt werden.

Aus diesem Grund wurde ein digitales Beteiligungsangebot geschaffen, dass sich an alle Anwohnenden, Bürgerinnen und Bürger sowie Gewerbetreibenden richtete. Am 2. November startete ein dreiwöchiger Online-Dialog und am 10. November 2020 fand eine Online-Bürgersprechstunde auf [www.zukunftstadt.de](http://www.zukunftstadt.de) statt, siehe Abbildung 2.

Abbildung 2: Öffentlichkeitsarbeit zum Online-Beteiligung, Stadt Ulm



Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung fließen in die Überarbeitung des Parkraummanagements ein. Im Folgenden werden die Online-Beteiligungsangebote vorgestellt und die Ergebnisse aus beiden Formaten zusammengefasst. Weitere Informationen zum Parkraummanagement finden Sie auf [www.zukunftstadt-ulm.de](http://www.zukunftstadt-ulm.de) und [www.ulm.de](http://www.ulm.de).



## 1.2 ONLINE-BETEILIGUNGSANGEBOTE ZUM PARKRAUMMANAGEMENT

### ONLINE-DIALOG ZUR PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG INNENSTADT

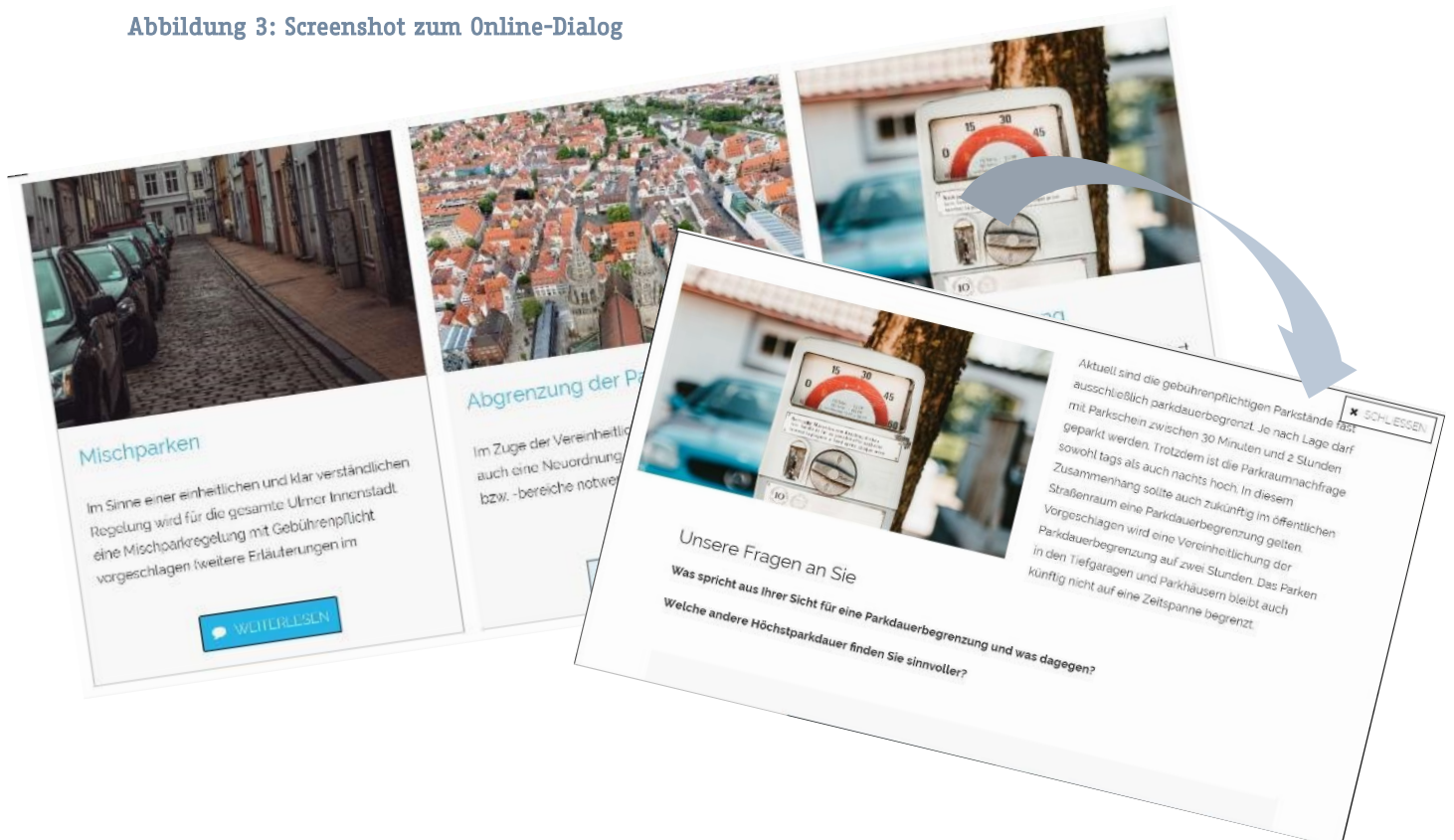
Unter dem Motto „Lassen Sie uns über das zukünftige Parken in Ulm sprechen“ waren alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt Ulm dazu eingeladen vom 2. November bis zum 20. November 2020 am Online-Dialog zum Parkraumbewirtschaftungskonzept auf [www.zukunftsstadt-ulm.de](http://www.zukunftsstadt-ulm.de) teilzunehmen. Der moderierte Online-Dialog war in vier Diskussionsbereiche unterteilt: Mischparken, Abgrenzung der Parkzonen, Parkdauerbegrenzung und zeitgemäße Gebühren.

Zu den vier Diskussionsbereichen konnten Beiträge eingestellt und kommentiert werden. Jeder Bereich wurde mit einer Erläuterung, Informationen und zwei Beteiligungsfragen eingeleitet, siehe Abbildung 3.

Um Beiträge zu verfassen, konnten sich die Personen registrieren und einloggen oder als Gast teilnehmen. Es konnten pro Person beliebig viele Beiträge eingereicht werden. Diese wurden von Zebralog moderiert und hinsichtlich der Dialogregeln überprüft.

Ziel des Online-Dialogs war es, Wünsche, Anmerkungen und Ideen zum Parken in Ulm aus Sicht der Anwohnenden, Kunden der Innenstadt, Gewerbetreibenden sowie Bürgern einzusammeln. Die ersten Eindrücke aus dem Online-Dialog wurden bereits in der Online-Bürgersprechstunde am 10. November aufgegriffen.

Abbildung 3: Screenshot zum Online-Dialog



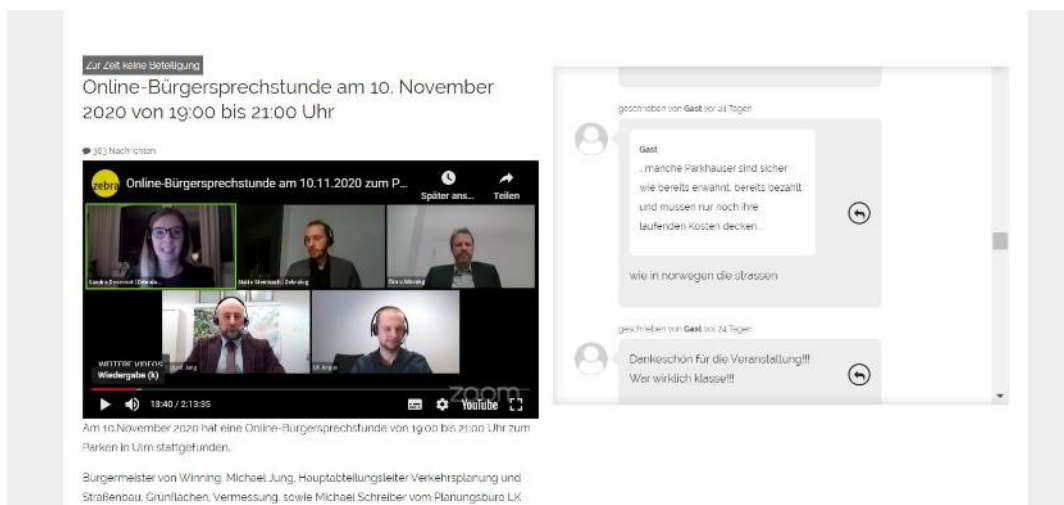
### 1.3 ONLINE-BÜRGERSPRECHSTUNDE ZUM PARKEN IN ULM

Zusätzlich zum Online-Dialog wurde am 10. November 2020 von 19:00 bis 21:00 Uhr eine Online-Bürgersprechstunde angeboten. Im Rahmen der Bürgersprechstunde wollte die Stadtverwaltung mit Bürgerinnen und Bürger ins Gespräch kommen, um zu erfahren, welche Fragen und Meinungen sie zum Parkraummanagement haben. Dabei haben rund 60-80 Personen teilgenommen.

Aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie wurde die Veranstaltung als interaktives Online-Format mit Fragerunden aus einem Live-Chat durchgeführt. Über den Live-Chat konnten Interessierte ihre Fragen und Anmerkungen direkt an das Moderationsteam sowie die Fachexperten der Stadt Ulm richten.

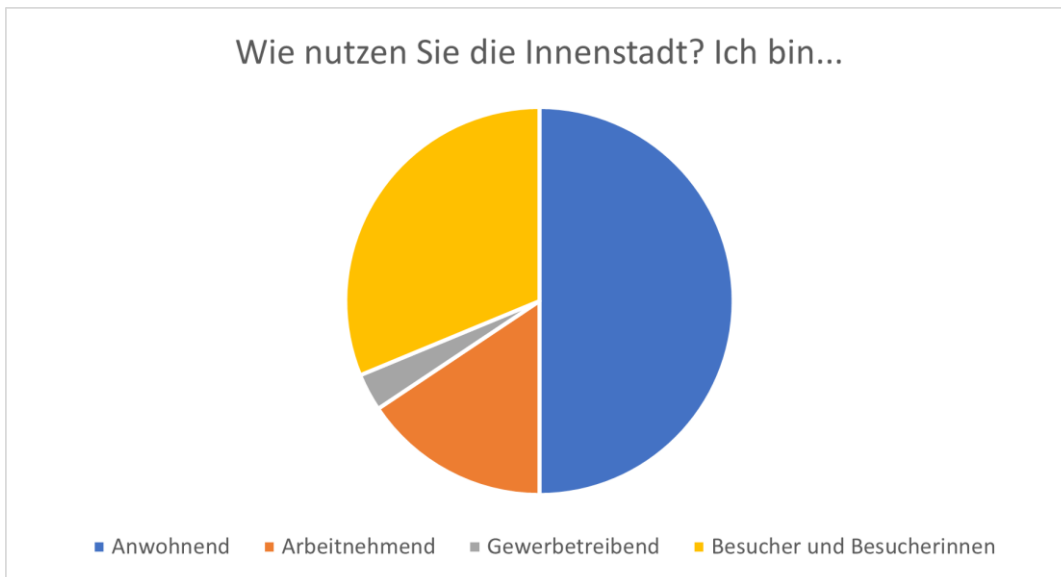
Im Live-Chat (Abbildung 4) standen Bürgermeister Herr von Winning zuständig für den Fachbereich Stadtentwicklung, Bau und Umwelt, Michael Jung als Hauptabteilungsleiter der Verkehrsplanung, des Straßenbaus, der Grünflächen und der Vermessung sowie Michael Schreiber vom Planungsbüro LK Argus als Ansprechpartner zur Verfügung.

Abbildung 4: Screenshot zur Online-Bürgersprechstunde am 10. November 2020



Nach einer einführenden Begrüßung durch Sandra Deserot und Malte Steinbach von ZebraLog erfolgte die offizielle Begrüßung durch Herrn Tim von Winning. An die Begrüßung anknüpfend wurde mit Hilfe des Live-Umfragetools [www.mentimeter.com](http://www.mentimeter.com) Informationen zum Hintergrund der Zuschauenden eingefangen. An der Umfrage haben rund 40 Personen teilgenommen.

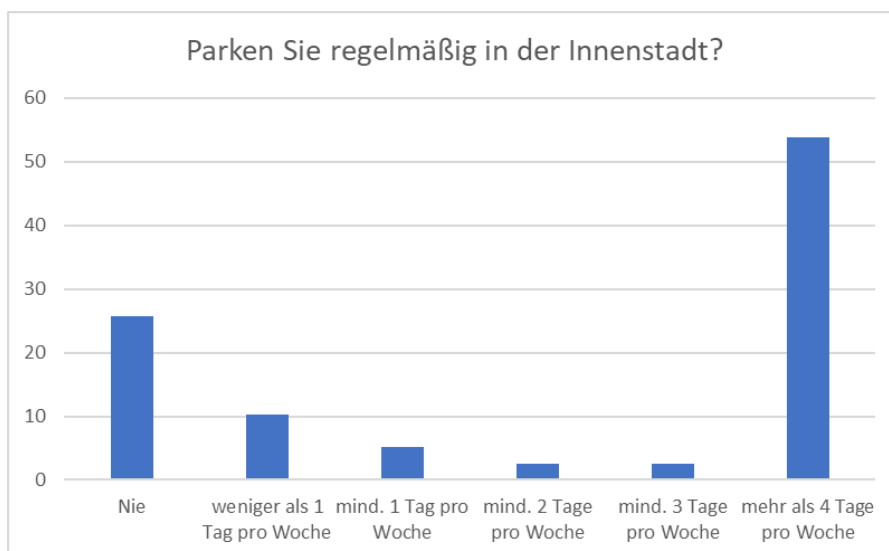
Abbildung 5: Wie nutzen Sie die Innenstadt? Angaben in %



50 % der Umfrageteilnehmenden waren Anwohner, 31 % Besucherinnen und Besucher der Innenstadt, 16 % Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen und 3 % Gewerbetreibende, siehe Abbildung 5.

Bei der Frage zum Parken in der Innenstadt wurde deutlich, dass rund 54 % der Zuschauer mehr als 4 Tage pro Woche in der Innenstadt parken und die andere Hälfte nie bis mind. 1 Tag pro Woche in der Innenstadt parkt, siehe Abbildung 6.

Abbildung 6: Parken Sie regelmäßig in der Innenstadt? Angaben in %



Für die meisten Zuschauer, ca. 67 %, war die Online-Bürgersprechstunde die erste Beteiligungsveranstaltung zu diesem Thema. 19 % haben im Vorfeld beim Online-Dialog mitgemacht und 14 % haben die Bürgerinformationsveranstaltung am 09. Juli 2019 besucht.

Im Anschluss an die Kurzumfrage stellte Michael Schreiber von LK Argus den Entwurf für das Parkraumkonzept vor. Michael Schreiber berichtete vom bisherigen Erstellungsprozess des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes, welche Probleme gelöst werden sollen und welche Maßnahmen auf Grundlage der Konfliktdanalyse erarbeitet wurden.

Anschließend wurden die ersten Fragen aus dem Live-Chat durch die Moderation aufgegriffen und durch die Fachexperten beantwortet. Ergänzend wurden ausgewählte Fragen und Meinungen aus dem Online-Dialog durch Malte Steinbach (Zebra-log) vorgestellt und von den anwesenden Fachexperten beantwortet.

Mit einer abschließenden Mentimeter-Umfrage wurden ein Feedback und ein Stimmungsbild zur Veranstaltung eingeholt. Dabei wurde deutlich, dass den Teilnehmenden die Veranstaltung gut gefallen hat. Insgesamt wurde die Online-Sprechstunde als gut strukturiert und organisiert wahrgenommen. Die höchste Zustimmung erhielt die Aussage „Bitte mehr davon“.



## 2 Die Beteiligung in Zahlen

---

Die Informations- und Beteiligungsseite [www.zukunftsstadt-uhl.de](http://www.zukunftsstadt-uhl.de) wurde im Zeitraum der Beteiligung (02.11.2020 bis 20.11.2020) von etwa 3020 Menschen besucht. Insgesamt sind viele umfangreiche Beiträge eingegangen, was zeigt, dass die Beteiligten sich intensiv mit dem Konzept auseinandergesetzt haben. Ein Blick in die Zahlen:



**3.018** eindeutige Besucherinnen und Besucher auf der Online-Plattform



**233** eindeutige Besucher und Besucherinnen am 10. November in der Online-Sprechstunde



**12.948** Seitenaufrufe



**2/3** der Zugriffe waren direkte Zugriffe:

2.325 direkte Zugriffe

768 Zugriffe über Suchmaschinen

607 Zugriffe über Websites



**354** Beiträge auf der Online-Plattform



**363** Kommentare in der Online-Sprechstunde



davon **62** Rückmeldungen zum Beteiligungsprozess



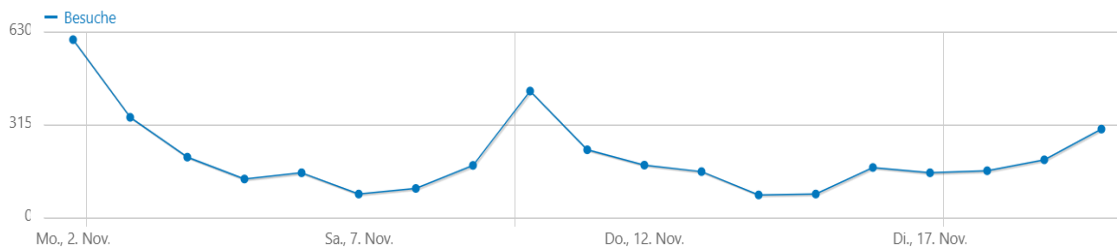
davon **82** Fragen



**Etwas mehr als die Hälfte** der Besucherinnen und Besucher haben die Seite über den **Desktop** benutzt:  
2102 Besuche per Desktop-Computer, 1820 über mobiles Endgerät (Smartphone, Tablet, Phablet)



Besucher und Besucherinnen im **Zeitraum vom 02. November bis 20. November:**  
Hohes Besucheraufkommen zu Beginn des Dialogs und am Tag des Online-Forums am 10. November



Die hier angegebenen Zahlen wurden dem Statistik-Portal [www.matomo.de](http://www.matomo.de) entnommen. In der Tabelle unten befinden sich die Anzahl der Beiträge nach der Zuordnung. Diese berücksichtigen nicht die exakte Zuordnung zu einem Thema. Daher weichen die genannten Zahlen in der weiteren Verarbeitung ab, da die Beiträge nach ihrem eigentlichen Thema zugeordnet oder durch ihre Vielseitigkeit doppelt zugeordnet wurden. Auch wurden beispielsweise Spam-Kommentare und Moderationskommentare entfernt.

**Tabelle 1: Anzahl der Beiträge nach Zuordnung**

Themenfeld	Anzahl der Beiträge in absolut	Anzahl der Beiträge in %
Mischparken	200	35,7 %
Zeitgemäße Erhöhung der Gebühr des Bewohnerparkausweises	114	20,4 %
Abgrenzung der Parkzonen	61	10,9 %
Vereinheitlichung der Parkhöchstdauer	43	7,7 %
Grundsätzliche Diskussionen	128	22,9 %
Allgemeines Parkraummanagement	14	2,4 %
<b>Gesamt</b>	<b>560</b>	<b>100 %</b>

## 3 Methode der Auswertung

---

### 3.1 AUSWERTUNG DER BEITRÄGE

Nach Abschluss der Beteiligungsformate wurden die Beiträge des Online-Dialogs und der Online-Bürgersprechstunde exportiert. Anschließend wurden die Fragen, die in der Sprechstunde beantwortet wurden, verschriftlicht und dokumentiert. Die Beiträge wurden den folgenden fünf Themen zugeordnet:

- „Mischparken“
- „Abgrenzung der Parkzonen“
- „Vereinheitlichung der Parkgebühren“
- „Zeitgemäße Erhöhung der Gebühren des Bewohnerparkausweises“
- „Allgemeines Parkmanagement“

Da zahlreiche Kommentare zu grundsätzlichen Themen, die zum Beispiel die Stadt Ulm und ihre Zukunft betreffen, eingingen, wurde für die Auswertung ein weiteres allgemeines Thema „grundsätzliche Diskussionen“ eingeführt und der Kategorie allgemeine Beiträge zugeordnet.

Aufgrund der hohen Anzahl an Beiträgen, wurden diese zunächst einer Beitragsart zugeordnet. Zusätzlich fand eine Zuordnung zur allgemeinen Perspektive bei generellen Aussagen, oder zur persönlichen Perspektive bei persönlichen Erfahrungen statt. Vorwiegend tauchte die allgemeine Perspektive auf. Im nächsten Schritt wurden die Argumente in den Beiträgen verschlagwortet und geclustert. Die Argumente wurden je nach Häufigkeit und Vielfältigkeit eingestuft.

### 3.2 KAPITELAUFBAU

Die folgenden Kapitel sind so aufgebaut, dass zunächst eine Einführung den thematischen Bezug herstellt und eine kurze Zusammenfassung die wichtigsten Aspekte widerspiegelt. Anschließend wird das Verhalten der Teilnehmenden zu diesem Thema und das Verhältnis der Befürwortungen und Zurückweisungen dargestellt.

Im nächsten Schritt werden befürwortende und zurückweisende Argumente aufgelistet, die beispielhaft mit direkten Zitaten von Bürgerinnen und Bürger ergänzt wurden.

Nach dieser Auflistung werden die Ideen und Anregungen bzw. Wünsche der Bürgerinnen und Bürger dargestellt, die direkten Themenbezug haben und Lösungsvorschläge an die Stadt Ulm darstellen.

Wichtiger Hinweis: Die Auswertung hatte zum Ziel, zentrale Ergebnisse der ersten Online-Beteiligung zu ermitteln. Es handelt sich nicht um eine fachliche Weiterverarbeitung der Beiträge, sondern um eine gebündelte Zusammenfassung. Inhaltliche Widersprüche oder wissenschaftliche Ungenauigkeiten sind daher auf die Inhalte der Beiträge zurück zu führen. Konkrete Beiträge der Teilnehmenden im Wortlaut finden Sie im Anhang.

Zudem besteht keine Repräsentativität dieser Daten und Argumente. Die Auswertung erfolgte auf Grundlage von Beiträgen, die Bürgerinnen und Bürger online auf freiwilliger Basis hinterlassen konnten und stellt daher keine repräsentative Stichprobe der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Ulm dar. Aufgrund von hoher Betroffenheit haben vor allem zahlreiche Anwohnende teilgenommen. Zudem war für die Beteiligung ein Internetzugang eine Voraussetzung. Daher kann von diesen Ergebnissen nicht auf die Allgemeinheit bzw. alle Bevölkerungsschichten geschlossen werden.

## **4. Ergebnisse der Bürgerbeteiligung zum Parkraumkonzept**

### **4.1 MISCHPARKEN**

Im Dialograum zum Thema „Mischparken“ konnten sich Bürgerinnen und Bürger zur geplanten Mischparkregelung äußern. Im Sinne einer einheitlichen und klar verständlichen Regelung wird für die gesamte Ulmer Innenstadt eine Mischparkregelung mit Gebührenpflicht vorgeschlagen. Hierbei darf entweder mit gültigem Parkschein oder mit Bewohnerparkausweis geparkt werden. Grundsätzlich stehen die Parkstände also allen Nutzern frei. Eine rechtskonforme Regelung ist damit gewährleistet. Nachsteuernde Maßnahmen oder Anpassungen durch zukünftige Neuausweisungen oder Erweiterungen von Fußgängerzonen, wie sie im Moment im Innenstadtdialog oder bei Gemeinderatsanträgen diskutiert werden, sind nicht notwendig.

In Einzelfällen kann es sinnvoll sein, Ausnahmen von der Mischparkregelung zu erlauben. Die Vor- und Nachteile sind unter Berücksichtigung der Situation vor Ort abzuwägen. Die Stadt sieht reines Bewohnerparken am Platz in den Bereichen unter der Metzsig auf Höhe des Metzgersturms und Auf dem Kreuz (Bereich Frauenstraße, Hahnengasse, Griesbadgasse, Seelengraben) vor.

Das Thema „Mischparken“ wurde sowohl im Online-Forum als auch in der Online-Bürgersprechstunde im Vergleich der vier Themen am meisten diskutiert. Dabei zeigten sich einzelne Befürwortungen, aber vor allem Zurückweisungen seitens der Teilnehmenden gegenüber den geplanten Umstrukturierungen. Es ist davon auszugehen, dass aufgrund der direkten örtlichen Betroffenheit vor allem Anwohnerinnen und Anwohner an den Beteiligungsformaten teilgenommen haben. Einzelne Teilnehmende beschreiben dazu persönliche Erfahrungen als direkt Betroffene. Durch die vermeintlich negativ wahrgenommenen Änderungen der Parksituation erreichte der Online-Dialog diese Zielgruppe besonders.

Zudem wurden in diesem Dialograum zahlreiche grundsätzliche Diskussionen geführt, wie zum Beispiel die Entstehung einer komplett autofreien Innenstadt und Klimaschutzziele. Außerdem wurden Positivbeispiele aus anderen Städten benannt und der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) thematisiert. Diese Beiträge wurden ebenso verarbeitet, jedoch werden diese genauer im Kapitel 4.6 zu den grundsätzlichen Diskussionen beschrieben.

Es ist festzuhalten, dass das Thema Mischparken in der Beteiligung stark hinterfragt wurde und vor allem die Anwohnenden der Innenstadt Ulm diesem Konzept kritisch gegenüberstehen.

Dabei wird insbesondere mit steigendem Parksuchverkehr durch die Konkurrenz von Anwohnenden und Besucherinnen und Besuchern argumentiert, was laut den Teilnehmenden unter anderem Auswirkungen auf die Lebensqualität der Anwohnenden, aber auch den Besucher und Besucherinnen der Stadt Ulm haben könnte. Dafür entwickelten die Teilnehmenden ebenso zahlreiche Ideen zur Lösung, wie zum Beispiel das Parken in Parkhäusern oder Tiefgaragen für Anwohnende.



Vereinzelte Befürworter und Befürworterinnen des Parkraumkonzepts merken an, dass Autobesitzende für die Kosten aufkommen müssen, die entstehen und gegebenenfalls Alternativen finden können.

Im Folgenden werden die Kernargumente zusammengefasst, die das Konzept Mischparken befürworten oder zurückweisen:

#### Befürwortende Argumente

- Wer ein Auto in der Stadt unterhalten will, muss auch für die Nebenkosten aufkommen. Öffentlicher Raum gehört allen
- Bei Wissen um Parkplatzmangel werden eher Alternativen zum Auto gefunden
- Mischparken ist gut, wenn die Anwohnenden morgens den Platz frei machen und Berufspendlern einen Stellplatz ermöglichen („Park-Sharing“)



*„Wenn von Anfang an klar ist, dass es keine Parkplätze gibt, lohnt sich das Finden von Alternativen zum Auto.“*

#### Zurückweisende Argumente

- Erhöhung des ohnehin schon bestehenden Parksuchverkehrs und des Verkehrschaos aufgrund der Konkurrenz von Anwohnenden und Besuchern und Besucherinnen, damit einhergehende Benachteiligung der Anwohnenden bzw. Bevorzugung der Gastronomie und des Einzelhandels.
- Parksuchverkehr insbesondere abends, da hier keine Gebühren fällig sind und an Wochenenden und bei Sonderveranstaltungen (z.B. Weihnachtsmarkt)
- Der Parksuchverkehr führt zu illegalem Parken. Dadurch werden mehr Falschparker befürchtet, die zu einer Gefahr für Einsatzfahrzeuge führen könnten.
- Lange Wege der Anwohnenden von ihrem Parkplatz zu ihrer Wohnung: gerade für ältere Menschen sowie für weibliche Anwohnerinnen in Abendstunden problematisch
- Der Wettbewerb um Parkplätze wird zu einer Verdrängung der Anwohnenden führen
- Anstieg der Unfallgefahr durch ansteigenden Parksuchverkehr in z.B. verkehrsberuhigten Bereichen (Spielstraßen)
- Verzicht auf Auto schwer möglich für zum Beispiel weitere Strecken (z.B. aufs Land), daher benötigen Anwohnende Parkplätze
- Anwohnerparkplätze wurden durch Baustellen bereits extrem minimiert



*„Die Innenstadt muss auch für Anwohnenden attraktiv bleiben. Besucher und Besucherinnen haben in den Parkhäusern genügend zur Verfügung stehende Plätze!“*

- Wohnungsschaffung und Parkplatzschaffung nicht einhergehend, zu viele Wohnungen und zu wenig Parkplätze

#### Ideen / Anregungen der Bürgerinnen und Bürger



- Anwohnernde sollten ab einer bestimmten Zeit im Parkhaus parken dürfen. Zum Beispiel ab 18:00 Uhr bis 9:00 Uhr im Müllerparkhaus
- Reduktion der Ausnahmegenehmigung von Baufirmen, da diese die Straße und die Parkplätze stark blockieren: Einrichtung von Shuttle-Bussen für Bauunternehmen
- Eindeutigere Beschilderung von verkehrsberuhigten Bereichen, beispielweise in der Wengengasse
- Hindernisse zur Verkehrsberuhigung bei Parksuchverkehr z.B. durch Blumenkästen, Bodenwellen oder versetzte Straßenführungen
- Begrenzung der ausgegebenen Parkausweise pro Meldeadresse / Wohnung und Staffelung der Preise
- Mehr Anreize für Pendler und Pendlerinnen, die auf ÖPNV, Park and Ride (P&R) und Fahrrad umsteigen wollen
- Nachverdichtungen nur mit Stellplatznachweisen
- Reduktion der oberirdischen Parkfläche: Autofreie Innenstadt. Durchfahrtsverbote in der Innenstadt stellen eine Option dar.
- Parkbereich nur für Anwohnende, Lieferverkehr und Behindertenparkplätze
- Straßenparkplätze sollten teurer sein als Tiefgaragenplätze
- Konsequentes Parkverbot in Vierteln mit enger Bebauung
- Offensivere Werbung für Parkhäuser
- Ausweisung einer Fußgängerzone: Fischerviertel, Kohlgasse, Rabengasse, vordere und hintere Rebengasse von Pfluggasse
- Private Investitionen in private Garagen und Tiefgaragen
- Anlieger freie Zonen sollten errichtet werden, um Parksuchverkehr zu vermeiden: wird von den Teilnehmenden intensiv diskutiert, da die Parkplatzsuche auch als Anliegen verstanden werden könnte

## 4.2 ABGRENZUNG DER PARKZONEN

Im Dialograum zum Thema „Abgrenzung der Parkzonen“ konnten sich Bürgerinnen und Bürger zur geplanten Neuordnung der Parkzonen äußern. Im Zuge der Vereinheitlichung der Parkregelung ist auch eine Neuordnung der Bewirtschaftungsgebiete bzw. -bereiche notwendig. Um die Akzeptanz und das Verständnis zu gewährleisten, muss die Abgrenzung des Bewirtschaftungsgebietes sinnvoll und nachvollziehbar sein. Die geplante Einteilung der Gebiete in Ulm orientiert sich an der Abgrenzung der Fußgängerzone bzw. den verkehrsberuhigten Bereichen sowie an Hauptverkehrsstraßen. Die neuen Parkbereiche werden größer gefasst als bisher, um die Parkchancen der Anwohnenden zu erhöhen. Gleichzeitig wurde darauf geachtet, dass unnötige Verkehre innerhalb einer Parkzone vermieden sowie die Parkzonen leichter StVO-konform gemacht werden können. Anstatt der sechs aktuell vorhandenen Parkbereiche werden drei Bewirtschaftungsbereiche empfohlen.

Das Thema „Abgrenzung der Parkzonen“ war ein weniger diskutiertes Thema im Online-Dialog und in der Online-Bürgersprechstunde. Zahlreiche Beiträge, die hierzu eingingen, wurden im Nachhinein dem Mischparken zugeordnet, da sie sich eher auf die Parkregelungen als die Abgrenzungen bezogen. Zudem wurden in diesem Kapitel aufgrund der angrenzenden Thematik der Fußgängerzonen ebenso Themen wie eine autofreie Innenstadt und die Lebensqualität der Stadt Ulm diskutiert. Diese vorwiegend befürwortenden Argumente wurden jedoch den grundsätzlichen Diskussionen in Kapitel 4.6 zugeordnet, weshalb hier keine befürwortenden Argumente dargestellt sind.

Zurückweisende Argumente werden vor allem bei der Neuordnung der Parkzonen aufgrund der nicht-individuellen Betrachtung der Zonen angebracht und auch die Entstehung von mehr Parksuchverkehr ist erneut eine Sorge, die die Bürgerinnen und Bürger beschäftigt.

Im Folgenden werden die Kernargumente zusammengefasst, die die Abgrenzung der Parkzonen befürworten oder zurückweisen:

### Zurückweisende Argumente

- Entstehung von Parksuchverkehr durch Zusammenlegung der Parkzonen südlich des Münsters: Parkplatzsuche um das Museum oder im Fischerviertel
- Wenn Auf dem Kreuz Anwohnerparken bleiben sollte, fahren alle dorthin einen Parkplatz suchen
- Vergrößerung des Bereichs für Parksuchverkehr durch Zusammenlegung der Zonen



*„Zusammengefasste Parkzonen vergrößern den Bereich zum Abfahren auf der Suche nach einem freien Bewohnerparkplatz ist somit eine Verschlechterung.“*

- Parkmöglichkeiten sollten geschaffen werden in der Keltergasse: Besucherinnen und Besucher der Handwerkskammer
- Belastung der Schwamberger Straße durch Ausweichverkehr
- Bisherige Regelungen sind gut bekannt, jede Straße hat individuelle Bedürfnisse. Daher keine Vereinheitlichung

#### Ideen / Anregungen der Bürgerinnen und Bürger



- Einbahnregelung in den kleinen Straßen und Gassen: Parken nur noch auf einer Seite
- Mehr Hinweisschilder in der Walfischgasse und Sterngasse
  - Zur Unterbindung des Parksuchverkehrs: Reduktion der oberirdischen Parkplätze Schritt für Schritt / keine Parkplätze mehr ausweisen
- Ausweitung der Fußgängerzonen der Innenstadt; Erklärung der Wengengasse ab Walfischgasse zur Fußgängerzone (z.B. Altstadttring)
- Bessere Hinweisschilder für Parkhäuser (z.B. Sedelhof-Tiefgarage)
- Überlassung der Parkplätze der Innenstadt für Anwohnende und Menschen mit Behinderung
- Differenziertere Betrachtung der drei Zonen
- Erhalt der Parkplätze bis zur Rabengasse und Einfahrt zur Rabengasse
- Bessere Kontrollen bei Regelverstößen
- Einbezug weiterer Stadtteile: Oststadt, Neustadt und Dichterviertel
- Im Umkreis eines Parkhauses nur Anwohnerparken / Lieferverkehr
- Sterngasse, Walfischgasse und Auf dem Kreuz sollten als Spielstraßen verkehrsberuhigter werden
- Mitbestimmung der Bürgerinnen und Bürger bei der Benennung und Farbgebung der Parkzonen
- Bessere Parkverbotsbeschilderung am Münsterplatz

### 4.3 PARKDAUERBEGRENZUNG

Im Dialograum zum Thema „Parkdauerbegrenzung“ konnten sich Bürgerinnen und Bürger zur geplanten Vereinheitlichung der Parkdauerbegrenzung äußern. Aktuell sind die gebührenpflichtigen Parkstände fast ausschließlich parkdauerbegrenzt. Je nach Lage darf mit Parkschein zwischen 30 Minuten und zwei Stunden geparkt werden. Trotzdem ist die Parkraumnachfrage sowohl tags als auch nachts hoch. In diesem Zusammenhang sollte auch zukünftig im öffentlichen Straßenraum eine Parkdauerbegrenzung gelten. Vorgeschlagen wird eine Vereinheitlichung der Parkdauerbegrenzung auf zwei Stunden. Das Parken in den Tiefgaragen und Parkhäusern bleibt auch künftig nicht auf eine Zeitspanne begrenzt.

Die Parkdauerbegrenzung war ebenso wie die „Abgrenzung der Parkzonen“ ein wenig diskutiertes Thema im Online-Dialog. Der Umfang der befürwortenden und zurückweisenden Argumente hielten sich hier weitgehend die Waage. In diesem Dialograum wurden einhergehend sehr häufig Regelverstöße und Kontrollen diskutiert. Diese Beiträge wurden vorwiegend in den Ideen und Anregungen aufgegriffen und ansonsten gesondert in Kapitel 4.6 in den grundsätzlichen Diskussionen verarbeitet.

Es wird deutlich, dass das Thema Parkdauerbegrenzung weniger umstritten ist und weitestgehend eine Vereinheitlichung der Parkhöchstdauer begrüßt wird. Dabei wurde vereinzelt ebenso eine noch striktere Begrenzung auf eine Stunde befürwortet, wie sich einzelne Bürgerinnen und Bürger eine unbegrenzte Parkdauer wünschen. Auch die Gebühren der Parkhäuser wurde an dieser Stelle häufig diskutiert.

Klar ist für die Teilnehmenden, dass diese Neuregelung ausschließlich Aussagekraft hat, sofern ausreichende Kontrolle eine Durchsetzung ermöglichen. Im Folgenden werden die Kernargumente zusammengefasst, die das Thema Parkdauerbegrenzung befürworten oder zurückweisen:

#### Befürwortende Argumente

- Eine Stunde zum Parken genügt, wer länger braucht kann Parkhäuser und Tiefgaragen nutzen
- Die Parkdauerbegrenzung ist sinnvoll und sollte auch in die Abendstunden ausgeweitet werden
- Zwei Stunden werden als sinnvoll erachtet: Auch für kurze Zeiträume kann das Parkhaus genutzt werden
- Eine Höchstdauer ist sinnvoll, wenn die Parkgebühren über den Gebühren der Parkhäuser liegen



*„Wer absehbar länger als eine Stunde parken will, der möge seinen Pkw bitte in eines der zahlreichen Parkhäuser / eine der zahlreichen Tiefgaragen fahren.“*



- Parkplätze sollten nicht für längere Stadtbesuche attraktiv werden, nur für kurz parkende Besucher und Besucherinnen (Brötchentaste)

#### Zurückweisende Argumente

- Keine Parkdauerbegrenzung für Anwohnende und Schaffung von Alternativen für Besucherinnen und Besucher
- Bürgerinnen und Bürger sollten selbst entscheiden, wie lange sie auf öffentlicher Parkfläche gegen Zahlung parken dürfen, wie es auch im Parkhaus ist
- Stellplätze sind schwer zu finden: Arbeitende müssten alle zwei Stunden den Arbeitsplatz verlassen



*„Warum sollte die Parkdauer begrenzt sein? Gleiches Recht für alle. Ob im Parkhaus oder draußen. Das würde eine Menge Stress rausnehmen für alle die doch ein bisschen länger unterwegs sind als geplant.“*

#### Ideen / Anregungen der Bürgerinnen und Bürger:



- Ergänzung durch kostenloses Kurzzeitparken (30 Minuten, Brötchentaste)
- Ausschließlich Kurzparkzonen, ansonsten Besucher und Besucherinnen in die Parkhäuser
- Parkdauer sollte auf eine Stunde begrenzt sein
- Zur Förderung der Unterbringung des Autos im Parkhaus: Erhöhung der Preise, sodass diese höher sind als in Tiefgaragen / im Parkhaus
- Dauerparken für Anwohnenden
- Abschaffung der 24-Stunden-Regel zur häufigeren Nutzung des Fahrrades durch dauerhaftes Parken des Kraftfahrzeugs (KFZ)
- Kurzzeitparkausweise für Anwohnende für Be- und Entladen / Menschen mit Behinderung

#### **4.4 ZEITGEMÄSSE GEBÜHREN FÜR ANWOHNERPARKEN**

Im Dialograum zum Thema „Gebühren für Anwohnerparken“ konnten sich Bürgerinnen und Bürger zur geplanten Erhöhung der Gebühren für den Bewohnerparkausweis äußern. Die Stadt Ulm plant im Innenstadtbereich die Gebühren für Bewohnerparkausweise zeitgemäßer zu gestalten.

Das Land Baden-Württemberg erarbeitet diesbezüglich eine landesrechtliche Verordnung, die die Festsetzung der Gebühr für Bewohnerparkausweise durch kommunale Satzungen ermöglicht. Hintergrund der Gesetzesänderung ist unter anderem, dass es in städtischen Quartieren mit erhöhtem Parkdruck größerer Gestaltungsspielräume bedarf, um den Parkraum zu bewirtschaften. Die bisherige Obergrenze für Bewohnerparkausweise von 30,70 Euro im Jahr ist nicht mehr zeitgemäß und deckt nicht einmal die Kosten für den Verwaltungsaufwand.

Auf dieser Basis plant die Stadt Ulm eine Gebührenanpassung für Bewohnerparkausweise. Die Gebühr beträgt aktuell 30,70 € pro Jahr. Diskutiert wird eine zukünftige Gebühr von etwa 250 bis 300 € pro Jahr (ca. 20 bis 25 € pro Monat).

Dieses Thema wurde im Online-Dialograum und auch in der Online-Bürgersprechstunde umfassend diskutiert. Dabei gibt es sowohl zahlreiche Befürwortungen der Erhöhung als auch Zurückweisungen. Eine Erhöhung der Gebühren war dabei generell erwünscht, diese war aber häufig mit der Bedingung gepaart, dass das Verhältnis der Ausweise zu den vorhandenen Parkplätzen berücksichtigt werden sollten.

Allgemein zeigt sich, dass viele Teilnehmende eine Erhöhung in Bezug auf die Ziele der Lebensqualität und des Klimaschutzes der Zukunftsstadt Ulm für sinnvoll halten, bei ausreichend ausgebauten Alternativen. Die Gegenposition vertritt vor allem den Sozialgedanken, da aus dieser Sicht eine Erhöhung vor allem Folgen für Menschen mit geringen finanziellen Mitteln hat.

Neben den Gebühren wurden die Themen Kontrollen, Klimaschutz und Lebensqualität diskutiert, welche nur zum Teil aufgegriffen und im Kapitel 4.6 weiterführend beschrieben werden. Im Folgenden werden die Kernargumente zusammengefasst, die das Thema „Gebühren für Anwohnerparken“ befürworten oder zurückweisen:

## Befürwortende Argumente

- Erhöhung gerechtfertigt, solange Verhältnis der vergebenen Ausweise und verfügbaren Parkplätze stimmt: Sicherheit auf Parkplatz soll mit der Erhöhung einhergehen
- Autos stehen oder blockieren den öffentlichen Raum, dieser ist ohnehin knapp und sollte nicht für das sehr günstige Abstellen von Privateigentum vergeudet werden
- Durch Kostenerhöhung werden Vorteile von Alternativen (ÖPNV, Carsharing, etc.) gesehen, Schritt in Richtung autofreie Innenstadt mit mehr Grünflächen und mehr Lebensqualität
- Unterhaltung des Straßenraums kostet Geld, zum Beispiel für Reinigung, Sanierung und Regenwasserableitung. Daher sollten Nutzerinnen und Nutzer des Straßenraums auch mehr zahlen



*„Wenn durch höheren Kostendruck und weniger Parkplätze das individuelle Fahrzeug in der Stadt bewusst unattraktiver gemacht wird, werden zum einen die Vorteile des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt interessanter und mehr genutzt, zum anderen kann durch mehr Grünflächen die Lebensqualität der Stadtbereiche insbesondere für die Anwohnenden erhöht werden.“*



*„Ein Auto zu unterhalten kostet immer viel Geld, einzurechnen sind Service und Folgekosten. Dazu gehört auch die Finanzierung eines Stellplatzes. Dieser kann nicht auf Kosten aller Bürger und der Stadtqualität so billig oder kostenlos sein.“*

- Kostendruck führt zu Abschaffung von PKWs, als Folge weniger Parksuchverkehr
- Auto kostet Geld und Parken gehört dazu; Ungerechtigkeit zwischen sozialen Schichten auch in anderen Bereichen
- Zahlreiche P&R-Parkplätze außerhalb der Stadt stehen alternativ zur Verfügung
- Private Stellplätze werden attraktiver und Autos verschwinden aus dem öffentlichen Raum

- Jahrelang keine Erhöhung, daher Sprung gerechtfertigt

## Zurückweisende Argumente

- Keine Sicherheit auf einen Parkplatz, bereits hoher Wettbewerb durch Mischparkkonzept. Bei Erhöhung gleichzeitig auch Schaffung neuer Parkplätze
- Keine Bewohnerparkplätze vorhanden, Tiefgaragenstellplätze nicht verfügbar
- Gentrifizierung / Vertreibung der Bevölkerung der Innenstadt, nachfolgende wohlhabendere Mieter sind nicht



*„Eine Erhöhung der Gebühr ist in meinen Augen nur gerechtfertigt, wenn man dafür auch eine Leistung (d.h. einen garantierten Parkplatz) bekommt.“*

autos und bringen eher mehr / größere PKW in die Stadt

- Sozialgedanke nicht bedacht (z.B. Alleinerziehende / Rentner), daher kein Einheitspreis
- Wegen steigender Mieten und Corona bedingter finanzielle Einbußen Erhöhung nicht gerechtfertigt: Ohne Auto kein Job
- Keine Erhöhung, sondern mehr Kontrollen, da jede Bürgerin und jeder Bürger bei sich selbst ansetzen sollte und überlegen sollte, wo er auf Auto verzichten kann
- Begründung der zeitgemäßen Erhöhung nicht transparent und nachvollziehbar

#### Ideen / Anregungen der Bürgerinnen und Bürger



- Anwohnerparkausweise sollten genauso viel kosten wie ein Jahresticket der SWU Stadtwerke Ulm/Neu Ulm GmbH
- Staffelung der Preise des Bewohner-Parkausweises: etwa 1. Auto 60-100€, 2. Auto 200 bis 300 €
- Bewohnerinnen und Besucher sollten mit Parkausweis die Parkhäuser benutzen dürfen
- Parken sollte wie ÖPNV kostenlos für Bewohnerinnen und Besucher der Innenstadt sein
- Halber Preis des Bewohnerparkausweises für Elektro-Autos
- Zusatzeinnahmen des Bewohnerparkausweises sollten in Ausbau des ÖPNV investiert werden
- Verbesserter ÖPNV: Anreiz? für Abschaffung des privaten KFZ
- Anpassung des Preises für beispielsweise Rentner: Sollten weniger zahlen
- Durchsetzung, dass private Stellplätze auch an Anwohnerinnen und Anwohner vermietet werden und nicht durch Hausbesitzerinnen und Hausbesitzer sowie Firmen genutzt werden
- Parken sollte teurer sein als der ÖPNV
- Vergabe von nur einem Anwohnerausweis pro Haushalt
- Anwohner-Nachtparken von 17:00-09:00 Uhr
- Bei Erhöhung: Parken in der Innenstadt für Bewohnerinnen und Bewohner ohne Befürchtung eines Strafzettels
- Parken für Anwohnende auf gebührenpflichtigen freien Parkplätzen jederzeit erlauben

## 4.5 ALLGEMEINES PARKRAUMMANAGEMENT

Dieses Kapitel besteht aus Beiträgen, die im Online-Dialog und in der Online-Bürger-sprechstunde eingingen, die sich mit einer der fünf Säulen des allgemeinen Park-raummanagements beschäftigen. Diese Beiträge stellten vor allem Ideen und Anre-gungen dar, die im Kasten aufgelistet sind.

### Ideen / Anregungen



- Bei geringem Bedarf eines Autos: Günstige CarSharing Tarife für Anwohnende
- Verleihsystem für Lastenräder und mehr sichere Fahrradabstellplätze
- Mehr Parkplätze für CarSharing
- Regelungen, die Anwohnenden Be- und Entladen ermöglichen und gleichzeitig Regelverstöße unterbinden
- Kurzzeit-Parkausweis zum Be- und Entladen



## 4.6 GRUNDSÄTZLICHE DISKUSSIONEN

Dieses Kapitel besteht aus Beiträgen, die im Online-Dialog und in der Online-Sprechstunde eingingen und grundsätzliche Diskussionen darstellen und sich nicht einem Unterthema spezifisch zuordnen lassen. Im Folgenden werden die Kernargumente zusammengefasst:

### Lebensqualität: Autofreie Innenstadt

Ein häufig diskutiertes Thema im Dialog war die autofreie Innenstadt, die für viele Bürgerinnen und Bürger eine Steigerung der Lebensqualität darstellen würde. Dabei wünschen sich einige Bürgerinnen und Bürger die schrittweise Reduktion des motorisierten Verkehrs und damit einhergehende Reduzierung des Kohlenstoffdioxid-Ausstoßes (CO<sub>2</sub>). Dies wird unter anderem durch die kleinteilige Altstadtstruktur begründet, die nicht auf Autoverkehr ausgerichtet sei.

Zudem sollten einerseits keine Anreize für Parksuchverkehr gegeben werden und andererseits ein Anreizsystem entwickelt werden, das es gerade Stadtbewohnenden erleichtert, auf ein KFZ zu verzichten (z.B. durch den Ausbau von Carsharing-Optionen, ÖPNV-Ausbau und Fahrradwege). Zudem wünschen sich einzelne Teilnehmende eine Umgestaltung durch Grünflächen, Sitzbereiche, Fahrradabstellanlagen und Ladestationen für E-Bikes und E-Autos. Dadurch sei in der Stadt eine bessere Luft, weniger Lärm, weniger Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden sowie mehr Sicherheit gewährleistet. Diese Argumente wurden bereits im Dialog zum Mischparkraumkonzept erläutert. Hier wurde als Beispiel die Ausweisung der Herrenkellergasse als Fußgängerzone angeführt, da diese problemlos durch Tiefgassen und den ÖPNV erreichbar sei.

Dabei werden verschiedene Großstädte Europas als positive Beispiele angeführt wie Paris, Barcelona, Wien, Parma, Verona, Florenz, Kopenhagen und Amsterdam. Straßen seien ohne Autos lebenswerter und auch erlebbar. Ulm habe dafür die ideale Größe und Viertel wie das Fischerviertel wurden beispielhaft als geeignete Fußgängerzonen genannt. Vorteile einer autofreien Innenstadt werden für Gewerbebetreibende und Besucherinnen und Besucher genannt. Vor allem durch die sinkende Lärm- und Abgasbelastung steige der Aufenthaltswert.

Auch Gegenstimmen zu dieser Thematik wurden deutlich. So äußerten manche Teilnehmenden, dass für sie eine Stadt nur lebenswert sei, wenn sie dort auch ihr Auto parken könnten, dies gehöre zu ihrem Leben und Wohnen in der Innenstadt dazu.

### Fußgängerzonen

Ausweisungen von Fußgängerzonen war ebenfalls ein umstrittenes Thema. Vor allem die Herrenkellergasse wurde diskutiert: Auf der einen Seite wurde eine Chance in der Entstehung einer Fußgängerzone gesehen, da durch weniger Lärm- und Abgasbelastung die Lebensqualität von Anwohnenden sowie Besucherinnen und Besuchern steigen könnte. Auf der anderen Seite wurde ein Unternehmen-Sterben befürchtet.

### **Regelverstöße / Kontrolle**

Bezüglich der Regelverstöße wünschten sich die Teilnehmenden mehr Kontrolle und Ahndung dieser. Mehrfach wurde thematisiert, dass die Bußgelder häufig weit unter den Kosten für ein Parkhaus lägen, weshalb viele gerne einen Strafzettel in Kauf nehmen würden. Als Lösungsvorschlag wurden dazu die Anhebung der Verwarngelder sowie vermehrte Kontrollwünsche abends und am Wochenende genannt.

Die Teilnehmenden nahmen besonders große Zahlen an Falschparkern am südlichen Münsterplatz, nördlich des Münsters, im Fischerviertel und in weiteren kleinen Gassen wie der Walfischgasse und der Pfauengasse wahr.

### **Alternativen**

Als eine wichtige Alternative zur Reduktion des motorisierten Verkehrs wurde der ÖPNV stark diskutiert. Dieser soll ausgebaut werden, damit auch vor allem Orte außerhalb der Stadt besser erreichbar sind. Zudem soll er laut einigen Teilnehmenden in höheren Takten fahren und an der Zuverlässigkeit arbeiten. Aktuell sei es günstiger, mit dem Auto in die Stadt zu fahren.

Zudem wurde von einzelnen Teilnehmenden gewünscht, dass der ÖPNV vermehrt grün betrieben wird. Auch wurden vergünstigte Monatskarten und allgemein eine Vergünstigung des ÖPNVs bzw. eine Nahverkehrsabgabe diskutiert.

Auch der Ausbau von Fahrradstraßen wurde zahlreich diskutiert und angeregt. Dabei wurde Wert auf sichere, breite und vernetzte Wege gelegt. Ulm habe dafür die besten Voraussetzungen. Zudem wurde bedauert, dass Park & Ride Möglichkeiten kaum genutzt werden.

### **Private Stellplätze**

Häufig wurden auch die privaten Stellplätze diskutiert. So forderten manche Bürgerinnen und Bürger, dass bei Neubauten ein Zwang zur Bereitstellung eines Stellplatzes bestehen sollte. Zudem wünschten sich die Bürgerinnen und Bürger mehr Verfügbarkeit privater Stellplätze, die sie anmieten könnten, da sich zahlreiche Anwohnende beklagten, dass sie bereits lange auf der Suche nach einem privaten Stellplatz seien. Eigentümerinnen und Eigentümer sowie Vermietungen an Firmen sind hier ein Teil des Problems.

### **Weitere Themen**

Neben den genannten Themen wurden auch andere Stadtteile angesprochen, die ins Parkraumkonzept eingeplant werden sollten. Zudem wurden weitere Anregungen für Schilder und Anliegerzonen gegeben. Auch E-Autos waren Teil einer Diskussion: Es wurde beispielsweise die Entstehung von mehr Parkplätzen und Lademöglichkeiten für E-Autos angeregt.

## Ideen / Anregungen



- Ziel für die Zukunft: Reduktion des motorisierten Verkehrs in der Innenstadt für Lebensqualität und Umwelt
- Möglichkeiten schaffen für Stadtbewohnende auf KFZ verzichten zu können
- Beispiel Italien (Florenz, Parma und Verona): Parken kostenlos außerhalb ermöglichen
- Ausbau des ÖPNV mit attraktiven Tarifen
- Sanktionierung von Regelverstößen: mehr Kontrolle und höhere Bußgelder
- Möglichkeiten für Anwohnende, Falschparker anzuzeigen / zu melden
- Vergünstigte Monatskarten für Anwohnende
- Ausbau der Fahrradwege (breiter, sicherer, vernetzter)
- Keine Co2 produzierende Fahrzeuge mehr in die Innenstadt
- Ausbau von Grünflächen, Sitzbereichen, Fahrradabstell- und Ladestationen
- Uhrzeitabhängige City-Maut
- Vision einer lebenswerten Innenstadt: Klima, Aufenthaltsqualität, E-Scooter Parkplätze, Radauflade-Stationen, Radabstellplätze, Toiletten
- Online-Ausweisung von Parkplätzen für Zweiradfahrer

## 5 Feedback zum Beteiligungsprozess

---

In den Kommentaren der Dialogzentrale und der Online-Bürgersprechstunde wurden zum Teil ebenfalls Rückmeldungen zum Beteiligungsprozess und den Methoden gegeben. Diese sind hier zusammenfassend beschrieben.

Es bedankten sich zahlreiche Bürgerinnen und Bürger für die Möglichkeit, einbezogen zu werden und für die Beantwortung der Fragen. Gerade die Online-Bürgersprechstunde wurde als gutes Format bzw. Alternative zur Live-Veranstaltung begrüßt. Manche Bürgerinnen und Bürger äußerten, dass sie dies noch besser fänden als Live-Veranstaltungen aufgrund der Bündelung der Anregungen und da sich auf diese Weise mehr Menschen beteiligen könnten. Andere äußerten dennoch Bedenken, da die Online-Form für manche Menschen eine Hürde darstellen könnte. Dazu wurden Wurfungen an die Bürgerinnen und Bürger zur Information vorgeschlagen. Zudem äußerten sich manche Bürgerinnen und Bürger, dass die Chatfunktion verbessert werden könnte. Allgemein wurde der Austausch als sachlich und interessant wahrgenommen und die Mehrheit freute sich über die Möglichkeit der Beteiligung.

Zum Online-Dialog wurde als Verbesserung vorgeschlagen, dass es weniger Klicks erfordern könnte, um zu einer Beteiligungsfrage zu gelangen und, dass die Herleitung der theoretischen Modelle genauer erklärt werden könnte.

## 6 Ausblick

---

Der vorliegende Bericht dient als Zusammenfassung der Online-Beteiligungsformate zum Parkraummanagement im Ulmer Innenstadtbereich. Die im Online-Dialog und in der Online-Bürgersprechstunde eingebrachten Ideen und Vorschläge werden nun von LK Argus und der Stadtverwaltung auf ihre Umsetzbarkeit überprüft.

Es wird eine FAQ-Liste zu den allgemeinen Fragen zum Parkraummanagement im Informationsbereich unter [Zukunftsstadt Ulm \(zukunftsstadt-ulm.de\)](https://www.zukunftsstadt-ulm.de) veröffentlicht werden.

Zudem besteht die Möglichkeit, sich über die Online-Plattform [www.zukunftsstadt-ulm.de](http://www.zukunftsstadt-ulm.de) und [www.ulm.de](http://www.ulm.de) online zu informieren.

## 7 **Abbildungs- und Tabellenverzeichnis**

---

### **ABBILDUNGSVERZEICHNIS**

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet, Ulm Parkraummanagement Innenstadt, LK Argus.....	3
Abbildung 2: Öffentlichkeitsarbeit zum Online-Beteiligung, Stadt Ulm .....	4
Abbildung 3: Screenshot zum Online-Dialog .....	5
Abbildung 4: Screenshot zur Online-Bürgersprechstunde am 10. November 2020 .....	6
Abbildung 5: Wie nutzen Sie die Innenstadt? Angaben in % .....	7
Abbildung 6: Parken Sie regelmäßig in der Innenstadt? Angaben in % .....	7

### **TABELLENVERZEICHNIS**

Tabelle 1: Anzahl der Beiträge nach Zuordnung .....	10
---	----

## 8 Anhang

---

### KOMMENTARE PARKZONEN

---

Im Bereich des Bahnhofs gibt es auch in Zukunft nicht einen einzigen nicht einen einzigen "Mischparkplatz". Früher war dieser Bereich ehrlicherweise ausgespart. Will man die Bürger an der Nase herumführen?

---

Im Bereich des Bahnhofs gibt es auch in Zukunft nicht einen einzigen nicht einen einzigen "Mischparkplatz". Früher war dieser Bereich ehrlicherweise ausgespart. Will man die Bürger an der Nase herumführen?

---

die Verbesserungen durch die Zusammenlegung der Parkzonen südlich des Münsters erschließen sich mir nicht. Faktisch ist das Fischerviertel komplett vom Bereich um das Rathaus abgetrennt. Daher muss man sich vorher entscheiden, wo man suchen will. Wenn die Stadt ernsthaft einen Wechsel dazwischen in Erwägung zieht, bedeutet, dass, dass die Stadt den Bürgern Suchzeiten um eine halbe Stunde zumuten möchte. Oder dass die Bewohner um das Museum herum, wo wenige Parkplätze vorhanden sind in Zukunft standardmäßig im Fischer Viertel suchen dürfen, das aber auch schon überfüllt ist.

---

Diese kleinen Straßen und Gassen sind komplett zugeparkt und werden als Schleichwege und Abkürzungsverbindungen z.B. über die Gänstorbrücke oder in den Ulmer Norden genutzt. Die vielen kleinen Läden und Geschäfte werden kaum wahrgenommen. Der Verkehr, der dort herrscht, ist für diese kleinen Straßen zu viel. Vorschlag: Einbahnregelung und Parken nur noch auf einer Straßenseite, kann auch im Wechsel auf beiden Straßenseiten organisiert werden.

---

Ich verstehe nicht, warum man daran was ändern will. An den wenigsten Stellen darf ich länger als 1 Stunde stehen. Und selbst wenn ich Glück habe und habe eine längere Höchstparkdauer, dann vergehen selbst 2 Stunden in der Stadt schnell. Das schafft man schnell, wenn man einkaufen ist und eh zurück zu seinem Auto laufen muss.

---

Ich wohne dort auch, selbst wenn das Kreuz beim reinen Anwohnerparken bleibt - fahren dann alle dort hin und da ist das Chaos dort ja schon vorprogrammiert.

---

Das finde ich einen sehr guten Vorschlag. In Neu-Ulm gibt es die 20-Minuten-Taste immer noch. So ein ähnliches Model wäre super.

...und nicht für Autos. Dankeschön, für diesen klaren Kommentar. Allein die Vorstellung, wie es ohne Besucher-Autos in den schönen Gassen der Innenstadt sein könnte, ist großartig! Und ausreichend Parkhäuser gäbe es mitten in der Stadt ja immer noch.

---

Die Mischparkzone überzeugt nicht. Es sind Bereiche einbezogen, in denen es gar keine (legalen) Parkplätze gibt. Durch die Ausweisung als Mischparkzone wird unnötiger Parksuchverkehr angezogen, der regelmäßig in illegalem Parken endet. Beispiel: Kohlgasse, Rabengasse, Vordere und hintere Rebengasse. Dort gibt es keinen einzigen öffentlichen Stellplatz. Ich rege daher an, diesen Bereich gleich als Fussgängerzone auszuweisen. Dasselbe gilt für die Pfluggasse.

---

Der Einzelhandel sah sich schon sterben, als zuerst der Parkplatz auf dem Münsterplatz und später die Einbahnstraße am nördlichen und westlichen Münsterplatz geschlossen wurde. Die gesamte Innenstadt ist von den Parkhäusern am Innenstadtring aus gut erreichbar.

---

die Besucher der Handwerkskammer müssen nicht vor deren Tür parken, sondern können ins Parkhaus fahren. Die Frage ist, warum die Handwerkskammer keine eigene ausreichend große Tiefgarage hat.

---

Wir wohnen in der Friedenstraße, also gerade so außerhalb des von der Stadt berücksichtigten Gebiets. Es ist mir unverständlich, dass die Friedenstraße von der Stadt Ulm bei der Planung überhaupt nicht berücksichtigt wird, gilt sie unter Einpendlern doch als "der Geheimtipp" für kostenloses Parken. Dies ist jeden Morgen zu beobachten, wenn der Parksuchverkehr der immer gleichen Autos losgeht... Vor allem Mitarbeiter der Volksbank Ulm fallen hier auf. Auch verweisen zwei große und stark frequentierte Arztpraxen auf ihren Internetseiten explizit auf die kostenlosen Parkmöglichkeiten in der Friedenstraße. Die einzige Maßnahme der Stadt scheint zu sein, dass neuerdings darauf geachtet wird, dass die Fahrzeuge in Fahrtrichtung parken (sonst Knöllchen), was leider nur zu noch mehr Rangiererei geführt hat; Wendemöglichkeiten sind quasi nicht vorhanden. Mit der neuen Parkraumbewirtschaftung fürchten wir hier, dass sich die Situation noch weiter verschärft; dabei geht es mir vor allem auch um das Verkehrsaufkommen in dieser eigentlich als 30er-Zone ausgewiesenen Straße. Was kann die Stadt für uns tun???

---

Wagen Sie mehr Zukunft. Nehmen Sie die Bürger mit und erklären Sie Ihnen, dass wirklich zukunftsgerichtete Städte deutlich weniger Autoverkehr zulassen. Was Sie hier vorschlagen, ist leider eine lahme Verwaltung des Status quo mit einer Priorisierung des Autoverkehrs zu Lasten der Lebens- und Aufenthaltsqualität in



der Stadt. Es wird entgegen der nicht sehr schlüssigen Argumentation zu mehr Parkplatzsuchverkehr kommen.

---

hilfreich, vertrauensfördernd und zielführend ist eine genaue zeitangabe, wann die angrenzenden Viertel einbezogen werden sollen und bis wann das parkraumkonzept auch dort umgesetzt sein soll. im sinne eines ganzheitlichen konzepts. stückwerk gibt es genug in ulm.

---

es ist wünschenswert, daß die kommentarfunktion technisch einwandfrei funktioniert. es macht keinen spaß, wenn nach verfassen eines textes die srollfunktion hängt und der text gelöscht ist.

---

Walfischgasse und Sterngasse sind Spielstraßen. Da die entsprechenden Hinweisschilder sehr nieder (ca 1,50 Höhe) angebracht sind, kann man diese leicht übersehen, wenn Personen davorstehen oder Mülleimer zur Leerung davor bereitgestellt werden. Da weitere Schilder aufzustellen wohl sinnlos ist, habe ich den Vorschlag, daß man bei Einfahrt dieser Straßen auf dem Straßenbelag diesen Hinweis aufsprüht, wie man es ja anderweitig schon gemacht hat. Um den Parksuchverkehr zu unterbinden, hilft aber letztendlich nur, KEINE Parkplätze mehr auszuweisen. Für Fußgänger und Anwohner ist der ständige Verkehr eine Zumutung.

---

Wenn man sich hier die Planungen genauer anschaut, dann kann man als "alter Ulmer" nur noch den Kopf schütteln. Man fragt sich was in den Köpfen der städtischen Planer und Behörden an kranken Gedanken und Planungen vor sich gehen. Der Einzelhandel in der Innenstadt ist auf die Erreichbarkeit mit PKW zwecks Warenabholung und Lieferung angewiesen. Eine geplante Sperrung der Herrenkellergasse sorgt dann in der ohnehin schon gebeutelten Innenstadt für weiteres Unternehmersterben. Erst Corona und jetzt noch die städtische Verkehrsplanung - Man fragt sich langsam, ob der Virus oder die komunalen Dienststellen gefährlicher und schädlicher sind. Am besten Ihr macht einen Zaun um die blaue gestrichelte Linie im abgebildeten Plan und lasst keinen mehr nach Ulm rein. Dann erübrigen sich dann aber auch die Behördenstellen - dann stirbt die Innenstadt - zumindest beim Einzelhandel - und was bleibt dann noch? Gastro ist eh schon kurz vor dem kpl. Exodus. Der Vorteil - keine Verwaltung mehr! Also lasst die Herrenkellergasse für den Verkehr offen und unterstützt die dort ansässigen Händler und Geschäfte!

---

Dass Autofahrer sich ohne Kontrollen und Androhung von Bußgeldern an die Regeln halten, nur weil da Schilder stehen, ist völlig illusorisch, das sieht man schon an den vielen Beiträgen hier im Dialog. Einen Strafzettel für Falschparken mit Stasimethoden zu vergleichen, ist eine Beleidigung für die Menschen, die jahrelang unter der Stasi gelitten haben

"Wir haben für diejenigen die in der Innenstadt parken wollen nicht genügend Parkplätze" sagte uns Herr von Winning am letzten Dienstag in der Bürgersprechstunde zum neuen Parkraumkonzept. "Wie wahr", sage ich da als Anwohnerin die täglich mit diesem Problem konfrontiert ist. Sinngemäß hat uns Herr von Winning auch zu verstehen gegeben, die Parkplätze in den Tiefgaragen seien für uns Anwohner einfach zu wertvoll. Dieser Meinung kann man durchaus sein, aber damit ist die Marschrichtung doch eigentlich vorgegeben: Bewohner parken oberirdisch, Besucher parken eher im Parkhaus. Um die Besucher in die Parkgaragen zu leiten muss eben entsprechend gesteuert werden. Und zwar nicht, indem man die Parkgebühr in Parkgaragen senkt, sondern indem man die Parkgebühr für Straßenstellplätze deutlich erhöht und die Parkdauer dort verkürzt. Je länger dort das Parken erlaubt ist, desto mehr muss an der Preisschraube gedreht werden. Wichtig ist es auch, die oberirdischen Parkplätze bis zur Sperrstunde zu bewirtschaften, denn Abendgastronomie findet in der Innenstadt eigentlich überall statt. Das Konzept "Mischparken" der Stadtverwaltung überzeugt deshalb nicht, weil eben einige wichtige Parameter einfach ausser acht gelassen werden: - Die Innerstädtischen Parkgaragen mit einigen 1000 Parkplätzen sind nicht Teil des Konzepts. Rechtlich besteht ja anscheinend die Möglichkeit diese einzubeziehen, vielleicht gelingt das ja sogar mit dem Müller Parkhaus. Dort, im Eingangsbereich, kann man lesen: "Öffentliche Parkgarage, 0 - 24 Uhr" - Die Besucher werden nicht explizit, durch Preisgestaltung und Parkdauer von den Straßenstellplätzen in die Parkhäuser gelenkt. Die Parkdauer an der Straße wird, im Gegenteil, erhöht (bisher 0 - 2h; jetzt durchweg 2h) und die Parkflächen an der Straße werden für Besucher ausgeweitet. - Die abendlichen Innenstadtbesucher von ausserhalb sind ebenfalls nicht ins Konzept mit einbezogen. Die Aussage von Herrn Schreiber von der LK Argus, daß es "keine, oder kaum noch gebietsfremde Langparker" mehr nach 20:00 Uhr gäbe, kann ich nicht nachvollziehen. - der durch das Konzept neu entstehende Parksuchverkehr. Herr Schreiber von der LG Argus sagte in der Bürgersprechstunde, der Parksuchverkehr werde in einigen Gebieten zunehmen (welche denn, und wie wird gegengesteuert?), aber insgesamt abnehmen (warum?). Belege oder Berechnungen wären da schon interessant. Nur wenn konsequent gesteuert wird und das Parkraumkonzept aus einem Guss ist, kann es zum Erfolg werden, in welcher Variante auch immer. freundliche Grüße kd

---

Die Einteilung der Parkzonen ist wenig plausibel. Warum werden Sackgassen hin zur Fußgängerzone für externes Parken nicht komplett gesperrt. Hierzu gehören alle Stichstraßen bis hin zur Walfischgasse/Heigeleshof. Hier sollte eine stricte Beschränkung auf Anwohner und Anlieferung sowie Behindertenparkplätze erfolgen. Aufgrund der durchgängig vorhandenen öffentlichen Parkhäuser und Tiefgaragen kann auch in ulm der erfolgreiche und nachhaltige Schritt in eine lebenswertere Umgebung gelingen. Modernen Großstädte machen es längst vor. Wann endlich wird es auch in ulm Standard dass öffentliche Parkhäuser und Tiefgaragen wie selbstverständlich genutzt und angesteuert werden.

Als Anwohner der Wengengasse kann ich aus erster Hand berichten. Mehr als 3/4 aller einfahrenden Fahrzeuge drehen aus Parkplatzmangel direkt wieder um und fahren direkt wieder aus und bringen damit unnötig Lärm sowie Emissionen in die Innenstadt. Die Wengengasse muss daher in meinen Augen zwingend ab der Ecke Walfischgasse zur Fußgängerzone erklärt werden. Eine Sackgasse, wie aktuell bestehend, ist weder zeitgemäß noch der Lebensqualität von Besuchern und Anwohnern zuträglich. Die Ausweitung der Fußgängerzonen sollte auch in weiteren Teilen der Innenstadt angestrebt werden, verbunden mit dem klaren Ziel eines autofreien Innenstadtrings. Andere Städte haben es längst mit Erfolg vorgemacht.

---

Zusammengefasste Parkzonen vergrößern den Bereich zum Abfahren auf der Suche nach einem freien Bewohnerparkplatz, ist somit eine Verschlechterung. Die Parkzonen können so bleiben wie sie sind, das ist einfach und verursacht keine unnötigen Kosten. Alle Parkplätze aussen sollten für Bewohner sein, die Parkplätze im Parkhaus für Besucher, das ist einfach, klar verständlich, und verursacht keine neuen Kosten für Parkautomaten. Mehr Kontrolle, Überwachung, und Politessen braucht es nicht, da dies eine Überwachungs- und Bespitzelungsmentalität wie zu Stasizeiten bei den Bewohnern heranzüchtet.

---

Im Fischerviertel ist aufgrund der teilweise historischen Gebäude kein „privater“ Parkraum möglich. Die Parksituation ist schon heute rund um die Fischergasse, Hämpfergasse und den Henkersgraben mehr als angespannt. Umso verwunderlicher erscheint da die Vergabe von „Anwohnerparkausweisen“ an gewerbliche Betriebe für den gesamten Fuhrpark, obwohl in diesem Fall sogar eigene Parkplätze vorhanden sind. Weiter können wir regelmäßig feststellen dass oftmals ca. 1/3 der geparkten Fahrzeuge ohne Anwohnerparkausweise dauerhaft in diesen Bereichen parken - dies führt oftmals zu unendlichen Runden, um einen freien Anwohnerparkplatz zu finden und endet regelmäßig in der kostenpflichtigen Unterbringung im Fischerviertel-Parkhaus! Der öffentliche Durchgangsverkehr sollte in diesem Bereich unterbunden werden und Anliegern vorbehalten werden. Ein Mischkonzept führt in meinen Augen zu mehr Durchgangsverkehr und noch mehr „Wildparkern“ sowie einer Steigerung der Suchfahrten von Anwohnern. Die Parksituation beeinträchtigt schon heute teilweise die freie Zufahrt für Feuerwehr/Rettungsdienst sowie Entsorgungsbetriebe (oder teilweise sogar einfach nur Zustellern, da selbst größere Lieferwagen schon rangieren mussten, um durchzukommen). Zum Glück ist bislang nichts passiert! Beispiel: Dieses Jahr stand ! mehrere Wochen ! außerhalb gekennzeichneter Parkflächen ein im Ausland zugelassenes Fahrzeug und behinderte eine Ein- und Ausfahrt. Außer (zugegebenermaßen mehreren) Strafzetteln ist nichts passiert. Neues Parkkonzept gerne, aber mit Augenmaß und Priorisierung der Bedürfnisse der Anwohner!

---

Unabhängig von den Lösungen zum Parkraum oder zu Kfz-Durchfahrtsverboten, sollten die Bedürfnisse der Anwohner bedacht werden. Auch in verkehrsberuhigten Zonen. Wir haben z.B. einen Stellplatz in einer Tiefgarage und das ist auch gut

so. Trotzdem müssen wir (Rentenalter) mit dem Wagen hin- und wieder nahe an die Haustür fahren, um Erledigungen vornehmen zu können. Dazu gehören z.B. Ausladen von größeren Einkäufen, Wegfahren schwerer Sachen, Kleinkinder / Kinderwagen (Opa, Oma) vor dem Haus aussteigen lassen und diverse andere Kurzpark-Aufgaben. Somit wäre es sinnvoll Anwohnern einen Kurzzeit-Parkausweis (15-30 Minuten) zur Verfügung zu stellen, um diese Angelegenheiten erledigen zu können .

---

Nachdem die Wengengasse ab Kreuzung Walfischgasse/Heigeleshof jeweils nur in Sackgassen endet, wäre unser Vorschlag als Eigentümer/Mieter aus diesem Bereich, die Fußgängerzone im Zuge der Verkehrsberuhigung bis zu dieser Kreuzung zu erweitern. Mit freundlichen Grüßen und um unsere Bitte zur Kenntnisnahme Günther Oschwald Wengengasse 21-23

---

benachteiligt! Wir führen ein Wein und Schokoladengeschäft in der Rabengasse. Viele unserer Kunden ( vor allem die ältere und gebrechlichere Generation), haben sich schon jetzt bei uns beschwert, dass es ein Unding wäre, wenn man in der Herrenkellergasse nicht mehr parken könnte. Viele Kunden nutzen diese Parkplätze, in der Nähe der Rabengasse, um bei uns ihre Einkäufe schnell zu erledigen und ohne weite Strecken gehen zu müssen. Im Weingeschäft, wäre die geplante Situation noch geschäftsschädigender! Bei größeren Weineinkäufen, fahren die Kunden mit dem Auto, zum beladen vor oder parken um "die Ecke". Wenn das nicht mehr möglich wäre, dann sind wir uns sicher, dass die Kunden wegbleiben! Haben Sie an die vielen Geschäfte, in den umliegenden Gassen, auch gedacht?

---

Um den Parksuchverkehr zu verringern, sollte man etwas mehr Sorgfalt auf die Beschilderung legen. Besucher welche aus Richtung SWU Gebäude nach Ulm fahren werden nur auf Höhe der Zeitblomstr. auf die Sedelhof TG hingewiesen. Kein Schild an der Kreuzung Neuthor/Olgastr. !! Danach gibt es das kleinst mögliche Schild am Anfang der Keltergasse bei der Apotheke. Dies wird aber in Fahrtrichtung von einem Baum verdeckt. Die Folge ist die Suchenden fahren in die Wengengasse und müssen dann dort am Ende oder in den 2 kleinen Seitenstraßen westlich wenden! Auch in der Walfischgasse kommen mir öfters Autos entgegen, die in der Ulmergasse. gewendet haben. Das Einbahnstr.- Schild ist auf der falschen Seite und viel zu niedrig montiert und meistens zugeparkt. Fazit die Beschilderung lässt zu Wünschen übrig, Mängelmelder ohne Resonanz. Hier gibt es noch viel Spielraum!

---

Die beiden Gassen sind Spielstraßen mit vielen ausgewiesenen Parkplätzen. Der Parkplatzsuch-Verkehr ist sehr groß. Runde für Runde wird gedreht in der Hoffnung, man erwischt einen Parkplatz. Gut, wenn die Stadt plant, hier die Abstellmöglichkeiten zu verringern.

Egal wie die Parkbereiche und Fußgängerzonen dann mal neu eingeteilt werden, die Handwerker mit ihren Sondergenehmigungen werden sich freuen. Sie parken jetzt schon die halbe Innenstadt voll, später haben sie dank der großzügigen Regelung der Stadt Ulm freie Auswahl.

---

Guten Tag Herr Zaiser, sollte die Herrenkellergasse Fußgängerzone werden, werden Sie vermutlich einige wenige Autofahrer-Kunden verlieren, doch Sie werden sehr viel mehr Kunden gewinnen, die zu Fuß unterwegs sind und den Wert einer autofreien Stadt wertschätzen und auch die lokalen Geschäfte bewusst unterstützen wollen. Für Anwohner und Lieferanten bleibt über eine Ausnahmeregelung die Zufahrtsmöglichkeit erhalten.

---

grundsätzlich sind Kompromisse sinnvoll. Doch sollte nicht der kleinste sondern der größtmögliche gemeinsame Nenner gesucht werden. Die Anpassungsvorschläge sind aus Sicht der Autofahrer getroffen. Warum nicht einfach mal ein mutiges und einfaches Konzept wagen? Mein Vorschlag lautet: eine autofreie Kernzone (mit Ausnahmen für Anwohner, Lieferanten und Rettungsdienst) die ringförmig von Olgastraße-Frauenstraße-Neue Straße- Friedrich-Ebert-Ring für Autofahrer umrandet ist und ausreichend Parkmöglichkeiten, in den über diese Straßen erreichbaren Parkhäuser, anbietet. Damit würde der komplette Parksuchverkehr aus der Stadt herausgehalten, ein qualitativ hochwertigerer Lebensraum Innenstadt entstehen und den Autofahrern die Gelegenheit gegeben, neben einem kostenlosen Fitnessprogramm auch den Wert einer historischen Stadt zu entdecken.

---

Warum gibt es in Ulm kein Kurzzeitparken wie in Neu-Ulm? Bei einem kurzen Einkauf beim Metzger oder Bäcker oder nur etwas Schweres abholen in einem Geschäft klappt in Neu-Ulm prima. Es gibt eben auch Menschen, die nicht so weit gehen können. Dida

Hallo. Zu meinem Bedauern hörte ich von dem (und jetzt schon weiter gereiften) Vorstoß die Herrenkellergasse von der jetzigen Verkehrsberuhigung zur reinen Fußgängerzone umzugestalten. Ich bin Inhaber der Zuckerbäckerei und sehe das als großen Nachteil für mich und meine Kunden an. Sicher kann ich verstehen das im Sommer beim Cafebesuch bei mir oder im Gustaff oder Frl. Berger es angenehmer sitzt wenn keine Autos eng am Tisch vorbeifahren. Doch leider gibt es mehr Tage im Jahr wo diese Situation nicht gegeben ist und ich dann froh über jeden Kunden bin der egal auf dem Weg zur Arbeit oder den Stadtbesuch mit dem Auto kurz anhalten und den Einkauf bei mir tätigen kann. Beim Bäcker geht es in der Regel da keine lange Wartezeiten entstehen. Zusätzlich sehe ich die Situation mit Autofahrer und Fußgänger als problemlos an den die Kombi hat sich jetzt doch schon lange eingespielt. Autofahrer die wenig Rücksicht sei es mit der Geschwindigkeit oder dem Abstand zu den Fußgängern nicht so genau nehmen gibt es natürlich aber genauso wie Fußgänger die ihr Recht mit stoischem in der Mitte laufen und so den Autofahrer nahezu zum stehen bringen wie Radfahrer die mit unangepasster Geschwindigkeit in beide Richtungen unterwegs sind und genauso eine Gefahr zB für Kinder sind. Zusätzlich sehe ich für mich große Probleme für mich mit Anlieferung von Waren oder Abholung von größeren Bestellungen der Kunden die dann zum Mitbewerber wechselt wo Transport mit dem Auto möglich ist. Bewohner die schlecht zu Fuß sind oder Großeinkäufe ans Haus fahren wollen stehen plötzlich auch vor Problemen und das sind in der Herrenkellergasse nicht wenige da in jedem Haus mehrheitlich Wohnungen sind . Also ich habe die Regelung die bisher gilt als sehr gut angesehen zumal ich auch glaube das man eine Innenstadt zu Tode beruhigen kann und mir meine Kunden zum Teil in die Einkaufsmeilen drängt wo man lustig sein Auto beladen kann. Ich sehe das sterben der kleinen Fachgeschäfte durch diese Aktion beschleunigt und die Stadt nur noch mit Filialisten bestückt. Den Ruf einer Hirschstrasse ,Platzgasse oder Münsterplatz wird die Herrenkellergasse nicht erreichen da die Kunden nicht mehr werden wie wir Einzelhändler jetzt schon feststellen müssen. Meine Meinung ist das es so belassen werden sollte wie es ist. gez. Martin Zaiser

---

Besonders der Verkehr am hinteren Münsterplatz und in der Herrenkellergasse ist für das Stadtbild sehr störend und ein Ärgernis. Eine Erweiterung der Fußgängerzone wäre wünschenswert. Abgesehen davon wäre ich dafür die vorhandenen Parkflächen komplett den Anwohner:innen und Menschen mit Behinderung zu überlassen. Sonstige Innenstadtbesucher können ihre Autos außerhalb abstellen und bequem ohne nervenaufreibende Parkplatzsuche den ÖPNV nutzen

---

Das Mischparken kann keine Lösung sein. Es wird den Verkehr der Parkplatzsuchenden rasant steigen lassen. Es wird dann nicht mehr in die Parkhäuser gefahren, sondern man sucht sich einen Platz so nah wie möglich an der Gaststätte oder dem Geschäft zu dem man will. Dies ist im Fischerviertel bestens zu beobachten. Da wird plötzlich an Plätzen geparkt, die nie als Parkplatz gedacht waren, ein Beispiel dafür ist das Friseurgeschäft neben dem "Wilden Mann". Es gibt aber

noch mehr solcher Beispiele. Ein Kommentar .enthielt einen Hinweis auf Feuerwehr und Krankenwagen Einsätze, den fand ich richtig gut. Wir konnten die Probe in der Himmelgasse im letzten Jahr beobachten. Das war aber im großen und ganzen schon Angst einflößend. Wenn im Fischerviertel mal wirklich Not am Mann sein sollte, dann wird es ganz schön eng und es wird Zeit darauf verwendet werden müssen, überhaupt an den Platz des Geschehens zu gelangen. Eine Lösung dieses Problems ist bisher aber noch nicht in Sicht. Das wird beim Mischparken sicherlich nicht besser sondern noch schlimmer werden. Die Parkplatztouristen wohnen ja nicht da, wo sie parken. Ich bin ja mal bespannt auf das Ergebnis der Diskussion. Bisher waren die meisten Kommentare negativ dem Mischparken gegenüber. Vielleicht entscheidet sich die Stadt ja trotzdem dafür, was ich schade finden würden.

---

Meiner Meinung nach sollte es im wertvollen Fischerviertel keine oberirdischen Parkplätze mehr geben. Man kann mit diesen Flächen die Aufenthaltsqualität noch deutlich steigern (über Sitzmöglichkeiten, Grünflächen, Aktionsflächen, Gastronomie, ...) und sollte den lästigen Autoverkehr aus diesem Bereich, der ideal zum Flanieren geeignet ist, verbannen.

---

Ich finde diesen Kommentar sehr ehrlich und mutig. Es ist schön, dass Sie anerkennen, für die Parkmöglichkeit einen angemessenen Preis zahlen zu müssen. (Fast) kostenlose Parkplätze in der Innenstadt blockieren viele Entwicklungsmöglichkeiten und sollten abgeschafft werden.

---

Ich stimme diesem Kommentar 100% zu! Mit einer weitgehend autofreien Innenstadt schafft man nicht nur viel bessere Aufenthaltsqualität, sondern löst auch noch das Parkplatzproblem. Den Anwohnern sollte die Möglichkeit gegeben werden, in den großen Tiefgaragen zu parken, so dass nur noch sehr wenige oberirdische Parkplätze nötig sein werden. Welch Gewinn das für die Stadt Ulm sein wird kann man beispielsweise bei den "Green Parking Day" Aktionstagen sehen.

---

Das Abstellen eines Autos auf öffentlichen (Park)Plätzen geht auf Kosten der Allgemeinheit, weil dadurch wertvolle Fläche belegt wird. Es braucht unbedingt einen angemessenen Preis (vergleichbar mit dem Preis in den Parkhäusern) auch für Anwohner, denn nur über die Beteiligung der Nutzer an den Kosten lässt sich ein sinnvoller und ökonomischer Umgang mit der Knappen Resource "Fläche" erreichen. Außerdem sollte wie schon von anderen Kommentatoren gewünscht, die Zahl der oberirdischen Parkplätze in der Stadtmitte Schritt für Schritt reduziert werden, um die Stadt attraktiver für Besucher zu machen (ja, man kann Ulm auch gut ohne Auto besuchen und das wird in den nächsten Jahren immer einfacher und bequemer werden).

So so, durch die größeren Zonen hat man mehr Parkfindemöglichkeiten? Ja, aber die braucht man auch, weil es ja geplant viel weniger freie Parkplätze geben wird. Die Anwohnerprivilegien fallen ja komplett weg. nur zahlen muss man theoretisch nicht. Aber dann muss man schon mal vom Roxy aus zum Museum nach Hause laufen. Man beachte auch, dass diese drei Zonen nicht mehr ein relevantes Privileg kennzeichnen, sondern nur noch eine Beschränkung darstellen. Da die Zonen größer sind, als Menschen üblicherweise laufen wollen oder können, wäre eine gemeinsame Zone auch kein großer Unterschied. Mir stellt sich automatisch die Frage, ob ich dann zumindest auch in der Weststadt parken darf? Es sollte jedem klar sein, dass die Stadt in erster Linie die Parkhausschlangen in die Fläche verteilen will.

---

Die Antwort lautet: Ja Jeder Anwohner hat ein Anrecht auf einen Anwohner-Parkausweis und es gibt (meines Wissens) keine Mengenbegrenzung. Das ist aber in allen Städten, die ich kenne, so.

---

Dass die Herrenkeller und Dreikönig Gassen Fußgängerzonen werden sollten ist gar keine frage, da stimme ich voll und ganz zu. Das ist schon längst überfällig und sollte schnellstens umgesetzt werden.

---

Wir wohnen als Gebäudeeigentümer in der Dreiköniggasse und vermieten ein Ladengeschäft im Hause. Die geplante Erweiterung der Fußgängerzone für die Herrenkeller- und Dreiköniggasse wird von uns ausdrücklich begrüßt. Die Fußgängerzone wird sich nicht nur für die Bewohner, sondern auch für die Gewerbetreibenden ausschließlich als vorteilhaft erweisen, während ernsthafte Nachteile für Gäste und Kunden hier nicht zu erwarten sind (Beispiel: Hafengasse). Herrenkeller- und Dreiköniggasse haben sich im Laufe der letzten Jahre zu einer hoch attraktiven Einkaufsmeile entwickelt. Sie bieten nicht zuletzt aufgrund der großflächigen Außenbestuhlung der gastronomischen Betriebe auch einen hohen Aufenthaltswert. Die bestehende Belastung durch Kraftfahrzeuge ist hier für Passanten und Gastronomiebesucher im Freien unzumutbar, zumal oft auch wild geparkt und zu schnell gefahren wird. Der Parksuchverkehr steht seit langem in keinem angemessenen Verhältnis mehr zu den wenig verbliebenen Stellplätzen. Aufgrund der naheliegenden Haltestellen der beiden Straßenbahnlinien in der Olgastraße und dem umfangreichen Angebot für Stellplätze in den umliegenden Tiefgaragen sind beide Gassen fußläufig problemlos erreichbar.

---

Die dargestellte Karte verzerrt das tatsächliche Angebot von Parkplätzen in den Straßen. Es wäre besser, die tatsächlich vorhandenen Parkplätze darzustellen. Dann wäre es auch ersichtlich, wieviele, bzw. wie viel wenige Parkplätze tatsächlich für Bewohner derzeit reserviert sind. Bspw. gibt es entlang der gesamten



Frauenstraße, im östlichen Bereich der Neuen Straßen der Walfischgasse, Wengengasse usw. nur bewirtschaftetes Parken, was ja eigentlich ok und sinnvoll ist.

---

Das Ulmer Fischerviertel sollte komplett ausschließlich den Bewohnern zum Parken dienen. Auswärtige können die Parkhäuser nutzen. Eine klare Einteilung würde auch Falschparker verhindern. Für die Abgewöhnten ist die Parkplatzsituation bereits jetzt unerträglich. FALSCHPARKER erhalten nur einen Strafzettel, der nicht mal annähernd in der Höhe dem entspricht, was 1 Tageslicht im Parkhaus kostet. Die Kontrollen werden unzureichend durchgeführt. Dementsprechend wäre eine klare Abgrenzung Bewohnerparkplätze im Außen und Auswärtige nur im Parkhaus sinnvoll und zielführend und würde auch dem Kulturgut des Fischerviertels gerecht werden. Mehr Mischparkzonen sind nicht tolerieren und würden juristische Klagen durch die Gemeinschaft der Anwohner nach sich ziehen.

---

Bewohner der Neuen Str. 26 - 38 waren bisher vom Bewohnerparken ausgeschlossen. Obwohl ein Bewohnerparkgebiet direkt vor der Haustüre liegt (Henkersgraben), war es nicht möglich einen Bewohnerparkausweis zu beantragen. Damit gibt es für Anwohner dieser Hausnummern KEINE Parkmöglichkeit, wenn bspw. durch den Vermieter kein Stellplatz zur Verfügung gestellt wird. Das Auto muss dann meist in einer Entfernung von 15-20 Minuten Fußmarsch abgestellt werden. Das ist vollkommen inakzeptabel. Gerade für Berufstätigkeiten die ein Auto voraussetzen. Wieso diese Hausnummern nicht einfach für das besagte Anwohnerparkgebiet im Henkersgraben freigegeben werden, ist mir bis heute ein Rätsel. Daher ist das geplante Mischparkgebiet eine gute Lösung für die betroffenen Anwohner.

---

Jede der drei Zonen ist einem anderen Parkdruck zu versch. Tageszeiten ausgesetzt. Daher ist die geplante „Vereinfachung“ in diese 3 Zonen kritisch zu hinterfragen, da man sie nicht nur aus der Perspektive der Bewohner betrachten muss, sondern auch aus den Richtungen, von wo aus der Parkraumsuchverkehr und wie stark er einwirkt. Es bedarf da einer deutlich differenzierteren Betrachtung.

---

Ich bin für den Erhalt wenigstens der Parkplätze bis zur Rabengasse einschließlich der Einfahrt zur Rabengasse.

---

Ist es nicht sinnvoll die Zone A noch bis zur Karlstraße auszuweiten, da diese Zone i. W. aus Fußgängerzonen besteht, insbesondere dann, wenn die Herrenkeller-gasse auch noch Fußgängerzone wird. Hier sind auch Wohnungen.

Auch im Wengenviertel (zwischen Theater und Münsterplatz) ist es fast unmöglich einen freien Bewohnerparkplatz zu kriegen. Viele Anwohner - immer weniger Stellplätze! In den letzten ein bis zwei Jahren sind dazuhin etliche Stellplätze ersatzlos weggefallen. Unglaublich viele Falschparker an jeder Ecke! Die Mitarbeiterinnen des Ordnungsamtes verteilen ordentlich Strafzettel - auch an Anwohner. Es gibt Tage da finde ich auch nach etlichen Runden durch die Straßen keinen mir erlaubten Parkplatz und stelle mich auf die „falsche“ Straßenseite. Gut zu wissen: der Strafzettel für das Parken außerhalb der weiß angezeichneten Parkbereiche ist günstiger... Warum nicht Stundenpreise auf den Straßen erhöhen, in den Parkhäusern drastisch senken? Bewohnerparkplätze ausweiten auf alle öffentlichen Parkplätze wäre auch eine Erleichterung! Warum wird in der Ulmer Innenstadt eigentlich nicht abgeschleppt?! Ein absolutes Parkverbot hat oftmals tatsächlich Sinn und Zweck... PS: während der gesamten Bauphase der Sedelhöfe konnte man bis zu 12 Fahrzeuge ein und derselben Firma mit uneingeschränkter Parkerlaubnis hintereinander geparkt sehen, und das nicht nur von einer Firma. Parken auf allen öffentlichen Flächen, auch im Parkverbot oder der Ladezone vor einer Apotheke! Keine schöne Zeit für Anwohner! Wie lässt sich das eigentlich rechtfertigen?! Ich fühle mich eigentlich sehr Wohl in der Ulmer Innenstadt!

---

Vorschlag. Deutlich über 90% des Autoverkehrs fährt aus Richtung Olgastrasse/ Rosengasse ins Hafenbad. Es gibt 14 Parkplätze auf der linken Seite, also entgegen der Fahrtrichtung, hier werden vom Ordnungsamt gerade vermehrt Strafzettel wegen Parken entgegen der Fahrtrichtung ausgestellt. Die Idee der Verwaltung ist das alle PKW in 2 den kleinen Querstr. wenden sollen. Ich lasse mal die 4 Plätze zwischen Rosengasse und Olgastr. weg, somit verbleiben 10 Plätze, bei angenommenen 10 Std Parkmöglichkeit wären dies 100 Wendemanöver aus der Hohe Schulgasse und Kornhausgasse und das mit im Sommer hier doch in sehr regem Fahrradverkehr. (die umständliche Lösung 3xrechts und 1xlinks also Umweg Herrenkellergasse lasse ich auch unberücksichtigt, Begründung folgt) Lösung Hafenbad als Einbahnstraße mit Fahrradweg siehe Heimstraße, somit gibt es eine Nord-Südverbindung also einer zusätzlichen Querverbindung der bestehenden Fahrradwege/ Straßen in Ost-Westrichtung. Wichtig hierbei wäre Herrenkellergasse bis zur Sterngasse und Platzgasse von Olgastr. bis Münsterplatz mit einheitlichen Fahrradverbotschildern, anders als jetzt wo z.B. in der Platzgasse nur einseitiges Fahrradverbot herrscht( siehe Schild Schäuble) also Süd-Nord! Alternative zur Platzgasse als Nord-Süd Verbindung gibts ja neuerdings die Pfauengasse mit deutlich weniger Fußgängern als die Platzgasse und der Münsterplatz zusätzlich zu den Fahrradwegen in der Olga-und Zeitblomstraße.. Den abfließenden Verkehr der Anwohner und der TG Hohe Schulgasse und Herrenkellergasse könnte man über die Kornhausgasse ableiten mit einer längeren Grünphase als die der Fußgängerampel an der Kreuzung Frauenstr. Kornhausgasse wäre dies leicht zu steuern, zusätzlich einem Entfall der 3 Parkplätze vor der Shisha-Bar Frauenstrasse, somit 2-spurige Ausfahrt aus diesem Viertel möglich. VG R.Schulz

Im Prinzip ist die Einteilung in drei Parkzonen nachvollziehbar. Im Bereich Wengenviertel stehen jedoch die notwendigen Kurzzeitparkplätzen in keinem Verhältnis zu den Bewohnerparkplätzen. Wenn die Plätze an der Wengenkirche auch noch wegfallen werden die Anwohner gezwungen ihre Parkplatzsuche im östlichen Teil der Parkzone A zu versuchen. Das führt zu erhöhtem und unnötigem Verkehr auf der Olgastraße. Was wurde eigentlich aus dem Neutorparkplatz hinter dem Theater? Warum wird dieser nicht in das Parkplatzmanagement mit einbezogen?

---

Also für die Besucher der Handelskammer steht jetzt in nächster Nähe ein sehr großes Parkhaus zur Verfügung. Auch für die umliegenden Geschäfte. Für die Bewohner im Wengenviertel wurden allerdings mehr als die Hälfte aller nutzbaren Parkplätze durch den Bau der Sedelhöfe und des Bürgerbüros gestrichen. Weiter wurden auch die Parkplätze am Irrgänge gestrichen.

---

Es ist ja verständlich, dass für Bauvorhaben auch Arbeitsraum benötigt wird, aber wurde der Bau der Linie 2 nicht schon längst fertig gestellt? Aktuell steht da ja ein Schild „Privatparkplatz“..... Das ist für viele, welchen diesen Parkplatz als Ausweichplatz benutzt haben, nicht nachvollziehbar. Freundliche Grüße

---

Bewohner der Innenstadt können viele Dinge zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV erledigen. Als Innenstadtbewohner ist man nicht ständig auf ein Auto angewiesen. Aber verzichtbar ist ein eigenes Fahrzeug deswegen leider nicht. Viele Anwohner würden ihr Fahrzeug auch außerhalb der Innenstadt abstellen, wenn dafür Parkplätze vorhanden wären.

---

...und zwar komplett. Deshalb wäre ich als Innenstadtbewohner dafür alle Parkplätze in der Innenstadt nur noch für Anwohner freizugeben und gegebenenfalls zu reduzieren. Auswärtige (die sich im Zweifel sowieso nicht auskennen) sollten einfach in die Parkhäuser fahren, in denen jetzt ja zum Glück wieder genug Platz sein wird

---

Wir wohnen und arbeiten (Ladengeschäft Einzelhandel) im Zentrum. Somit haben wir ein doppeltes Interesse an einer attraktiven City. Unsere Vorstellung ist eine besucherfreundliche Innenstadt, d.h. so viel wie möglich Fußgängerzonen zum entspannten Einkaufen und zum Verweilen auf öffentlichen Plätzen und Bänken ohne Verzehrzwang. Das bedeutet, daß nicht an jeder Ecke (neue) Gastronomie Einzug hält und der lästige Parksuchverkehr massiv eingeschränkt wird. Das würde die Innenstadt sicher angenehm beleben. Unser Auto steht in einer Großgarage, Jahresmiete € 1.440, ein eher durchschnittlicher Marktpreis. Das ist unser Preis für zentrales Wohnen mit Parkplatz in der City. Hieran sollte sich die Preisfindung für die Bewohner-Parkplatz-Ausweise orientieren. Die Überlegungen von

Bürgermeister von Winning und einem Teil der Parteien des Gemeinderats gehen in die richtige Richtung. Unsere Bitte: arbeiten Sie alle zusammen an einer großen Lösung für die gesamte Innenstadt. Inge Wagner- Raith, Joachim Raith

---

Auf jeden Fall kann das nicht erreicht werden, indem man sämtliche Gassen der Stadt nach Geschäftsschluss zum Gratisparken freigibt. Mir fehlt da die erkennbare Idee dahinter. Was wollen Sie eigentlich damit erreichen, außer gesetzeskonform zu sein? freundliche Grüße kd

---

Vor dem Bau der neuen Sedelhöfe konnte in der gesamten Keltergasse beidseitig geparkt werden. Während der Bauphase wurden einige Parkplätze gestrichen, andere wiederum für die Anlieferungslogistik verwendet. Dies bedeutet, dass die Anzahl der Parkmöglichkeiten in der Keltergasse drastisch reduziert wurden. Für uns als Handwerkskammer, sowie für die umliegenden Geschäftshäuser, ist es daher wichtig, dass die restlichen Parkplätze für unsere Besucher weiterhin zur Verfügung stehen und nicht noch mehr reduziert werden.

---

ein guter Vorschlag, den ich voll unterstütze!

---

Besucher können auch mit dem vielfältigen Angebot an Alternativen in die Innenstadt kommen: mit dem ÖPNV, dem Fahrrad oder auch zu Fuß von Park&Ride-Plätzen an der Peripherie. So machen es ja auch viele Bewohner der Stadt, warum sollten Besucher bevorzugt werden. Eine attraktive Innenstadt zieht Besucher auch dann an, wenn sie nicht mit dem Auto ins Zentrum fahren können.

---

Nur durch solche Ansätze werden Flächen frei, die dem motorisierten Individualverkehr entzogen und für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität (z.B. auch Sitzgelegenheiten mit/ohne Bewirtschaftung, Begrünung,), oder den zunehmenden Flächenbedarf von Fußgängern, Radfahrern, dem ÖPNV, dringend benötigt werden.

---

Bitter erläutern Sie, wie Sie erreichen wollen, dass Verkehre zur Parkplatzsuche, zum "posing" oder für Sightseeing durch Auswärtige vermeiden wollen. - Meines Erachtens geht das nicht ohne strikte Einfahrtbeschränkungen (bzw. Vergabe von dauerhaften oder temporären Einfahrtberechtigungen) und entsprechende Kontrollen. Dafür sind sicher auch technische Lösungen denkbar / verfügbar.

---

Ich fände es am sinnvollsten, wenn der Bereich im Altstadtring endlich autofrei würde. Ausnahmen nur noch für Anwohner, Lieferverkehr und Notfalleinsatz (Rettungsdienst, Feuerwehr). Mit versenkbaren Pollern kann die Einfahrt von anderen PKW unterbunden werden. Das wird in anderen europäischen Städten schon

erfolgreich praktiziert und diese sind trotzdem bei Touristen beliebt und es gibt nach wie vor Innenstadthandel. Es heißt ja nicht umsonst Stadtbummel und nicht Drive-through ;-)

---

Ich finde eine Vergrößerung der Parkzonen sinnvoll. Ich halte es auch für sinnvoll gewisse Bereiche nur noch als Anwohner parkplätze zu betiteln da man nachts 1 Stunde im Kreis fährt, um einen Anwohner Parkplatz zu bekommen. Frechheit ist das. Alle öffentlichen auf Anwohner umstellen und die öffentlichen uns Parkhaus schicken. Für was würde denn schon wieder ein Neues in den Sedelhöfen gebaut? Es ist nur noch nervig. Und dann stellt man sich eine Nacht auf einen öffentlichen und legt seinen Anwohner parkausweis schon in die Scheibe und bekommt trotzdem einen Strafzettel. Ein bisschen Einsicht der Kontrolleure bitte. Es ist einfach nur nervenaufreibend und stressig mit der Parksituation in Ulm

---

Diese Transparenz fehlt allerdings komplett. Wieviele Anwohnerparkausweise gibt es in den Parkzonen? Wieviele Parkplätze stehen dort jeweils zur Verfügung? Wieviele besitzen eine Sondergenehmigung und warum? Können diese Sondergenehmigungen zu jeder Tages- und Nachtzeit genutzt werden? Wie soll mit den Sondergenehmigungen zukünftig verfahren werden? Vielleicht könnten Sie uns diese Zahlen in der Online-Bürgersprechstunde am 10. 11. nachvollziehbar aufschlüsseln. Danke im Voraus. freundliche Grüße kd

---

Sehr geehrte Damen und Herren, ich habe mir die Grenzen des zu besprechenden Gebiets angesehen. Bitte bedenken Sie, dass Fehlverhalten nicht an den historischen Innenstadtgrenzen endet. Wir erleben seit Jahren im Bereich Schwambergerstraße Dauerparker/Schnellfahrer im verkehrberuhigten Bereich. Bei der Reglementierung sollte bedacht werden, dass es zu noch größerer Belastung unseres Viertels durch Ausweicher kommen könnte. Bitte überlegen Sie, ob Sie Innestadt-nahe Parkverbotszonen einbeziehen können. Wenn die Preise der Parkausweise angepasst werden, darf eine ebenso deutliche Erhöhung der Gebühren für Ordnungswidrigkeiten nicht ausbleiben. Die Falschparker "lachen sich ins Fäustchen" und parken beim einmaligen erwischt werden ebenso billig und illegal wie in der Innenstadt.

---

Eine Stadt lebt von ihren Bewohnern und Besuchern. Diese müssen in die Stadt kommen und dort leben können. Daher muss eine Nutzung von freien Flächen als Parkflächen weiter bestehen, da sowohl in der Hirschstraße als auch auf dem Albert Einstein Platz noch genügend Potential für Grün besteht, sollte dort begonnen werden, das schafft Mehrwert.

Bei dem gesamten Parkplatzproblem im Ulmer Kerngebiet sollten Sie auch daran denken, dass zu Beispiel im Grünen Hof soviel Platz besteht, dass hier den ganzen Tag und über die Nacht hinaus widerrechtlich geparkt wird. Dabei ist unerheblich, dass vorne bei der Einfahrt ein Schild (Spielstrasse) angebracht ist, dies hält viele nicht ab hier zum Teil Dauerparken durchzuführen. Wenn auch seitens der Stadt Kontrollen durchgeführt werden und Knöllchen verteilt werden. Im Zuge des eventuell angedachten Parkplatzüberarbeitung werden dann viele Autofahrer vermehrt solche Plätze suchen um dann doch wieder widerechtiglich parken in der Hoffnung nichts zahlen zu müssen und kurze Wege in die Stadt suchen zu können. Deshalb sind solche Bereiche einzubeziehen mit stringenden Maßnahmen, um das widerrechtliche Parken zu verhindern, dabei ist es meines Erachtens nicht ausreichend, dass z. B. Parkverbotschilder aufgestellt werden. Das hält viele Parkplatzsucher nicht ab!

---

Meines Erachtens sollten die Neustadt, die Oststadt sowie das Dichterviertel ebenfalls in die Parkraumbewirtschaftung mit einbezogen werden. Zum einen ist dort auch heute schon "Parkdruck" vorhanden, der an oft zugeparkten Fuß- und Radwegen festgemacht werden kann. Zum anderen ist zu erwarten, dass Ausweichparkverkehr entsteht, wenn die Innenstadt ordentlich bepreist wird. Gleichzeitig sollte damit begonnen werden, die Zahl der Parkplätze im gesamten Stadtgebiet schrittweise (z.B. um 2 Prozent / Jahr) zu verringern. In Städten wie Wien oder Kopenhagen ist diese Vorgehensweise zusammen mit dem Ausbau für ÖPNV und Radverkehr ein erfolgreiches Element für die Mobilitätswende und eine lebenswerte Stadt.

---

Wenn man das Parken in Parkhäusern attraktiver machen will, könnte man ja auch einfach im Umkreis von 500 m um ein Parkhaus ausschließlich Anwohnerparken/Lieferverkehr machen und auf das Parkhaus hinweisen.

---

Ich habe in der Innenstadt 7 Jahre gewohnt und mich immer gefragt, ob die Stadt Ulm mehr Anwohnerausweise ausstellt, als de facto Parkplätze da sind. Wenn man die Kilometer addieren würde, die suchende Anwohner nach der Arbeit abfahren, würde man wirklich erschrecken. Ich fände es deswegen - gerade bei dieser Diskussion hier - notwendig, dass die Stadt bei diesem Dialog und den daraus abgeleiteten Umsetzungen Transparenz herstellt, wie viele Parkplätze auf Straßen der Innenstadt (nicht in Parkhäuser) existieren, und wie viele Anwohnerausweise hierfür ausgegeben werden. Aktuell weichen Bewohnerinnen der Innenstadt ja auch in Flächen aus, wie z.B. Frauenstraße Richtung Karlstrasse, die gar nicht zu der hier abgegrenzten Innenstadt zählen. Und ich frage mich auch, wie eine solch feingranulare Abgrenzung eigentlich mit den online-Parken-Apps (man hat in Ulm ja viele zur Auswahl) in Deckung bringt.

Durch das Zusammenlegen der Bereiche wird nicht mehr Parkmöglichkeit für Bewohner geschaffen, es entsteht ein noch größerer Wettbewerb um einen Parkplatz, zusätzlich wird auch der Parksuchverkehr damit auf einen größeren Bereich ausgedehnt, was mir nicht sehr zeitgemäß erscheint. Würde man den Bewohnern auch die Möglichkeit geben ihr Auto mit dem Parkausweis in ein nahegelegenes Parkhaus abstellen zu können reduziert das den Bewohner-Parksuchverkehr.

#### KOMMENTARE PARKDAUER

---

Ich selbst würde mir in anderen Städten vermutlich eine Höchstparkdauer von 2h wünschen, weil das so schön angenehm ist. Das würde aber in vielen Bereichen die Parkplätze überfordern. Daher ist 1h vermutlich die beste Lösung

---

eine Parkdauerbegrenzung ist schön, hilft aber wenig, wenn die Parkgebühren nicht deutlich über den Gebühren der Parkhäuser liegen. Es gibt viele Leute, die Parkhäuser nicht besonders mögen und bei gleichen Preisen lieber auf der Straße parken.

---

diesen beansprucht auch ein e-Auto. Wenn es längerfristig mehr e-Autos gibt, wollen Sie dann wieder am Parkmanagement herumdoktern?

---

...macht keinen Sinn, wenn Überschreitungen sowieso nicht, bzw. nicht mit der erforderlichen Konsequenz verfolgt werden

---

Es sollte kostenloses Parken für KFZ mit E-Kennzeichen geben. Diese sollten kostenlos auf allen legalen Parkplätzen in Ulm parken dürfen, nicht nur während dem Ladevorgang an den Säulen! Regelungen wie diese gibt es zum Beispiel schon im Großraum Stuttgart. Aktuell gibt es in Ulm leider keinerlei Anreize mit einem E-Auto anstelle eines Benziners in die Stadt zu fahren.

---

...was nicht heißt, von heute auf morgen alles zu verändern, sondern einen großen Plan zu haben und den sukzessive umzusetzen. Andere Positivbeispiele sind Barcelona oder Wien. Dort konnte man nach anfänglicher Skepsis die meisten Menschen davon überzeugen, wie viel lebenswerter Straßen ohne Autos sind. Dafür muss man Autofreiheit aber auch erlebbar machen und die Straßen mit Leben füllen lassen.

Generell ist eine Parkdauerbegrenzung unsinnig. Die Parkdauerbegrenzung sollte abgeschafft werden, vorallem für alle Anwohner der Stadt Ulm. Stadt Ulm sollte aus Nachhaltigkeitsaspekten, Umweltaspekten, Sicherheit der Gesundheit, Sehenswürdigkeiten, Altstadt usw. für Anwohner schauen, dass das Parken ausschließlich ausserhalb der Stadt Ulm für Besucher geschied, und zwar in Parkhäusern non-stop ohne Höchstbegrenzung. Durch das Parkleitsystem für Besucher, würden diese dann nachhaltiger und umweltbewusster fahren.

---

Genauso ist es. Es wird auch da geparkt, wo kein Parkplatz ist (z.B. auch auf der Brücke in Fortsetzung der Straße neben der Synagoge). Es gibt kaum Kontrollen. Das Bußgeld ist niedrig. Selbst aus Feuergassen werden parkende Fahrzeuge nicht abgeschleppt.

---

Eine Ergänzung des Angebots durch ein kostenloses Kurzzeitparken (30min, "Brötchentaste") sollte in Erwägung gezogen werden. Dies erlaubt Bewohnern ebenso wie Besuchern kurzzeitiges Ein-/Ausladen (auch wenn Laden/Wohnung um die Ecke ist, d.h. eine Ladezone offiziell nicht dafür genutzt werden darf) und ist sicherlich auch für Kunden vieler Geschäfte (bei schweren, großen oder sperrigen Sachen) hilfreich.

---

Ein Mischparken im Fischerviertel und auf dem Saumarkt ist aus meiner Sicht völlig kontraproduktiv. Der Verkehr durch Parkplatzsuchende, der jetzt schon unerträglich ist, würde zunehmen. Der Saumarkt ist eine Sackgasse und damit eine Dauerschleife für die Suchenden wieder zurück durch die Fischergasse. Es "entschuldigt" nicht, dass die Einbahnstraße zur Promenade verkehrswidrig und gefährlich befahren wird. Beliebt ist dieser Altstadtbereich, vor allem bei wärmeren Temperaturen, auch bei Fahrern mit hochpreisigen Autos, die sich und ihre Fahrzeuge mit viel Lärm zur Schau stellen. Nirgendwo ist ein ganz selten voll belegtes Parkhaus für den Besucherstrom in die Altstadt und zur Donau so nahe. Aufgrunddessen gibt es auch keinen Grund, die wenigen Parkmöglichkeiten der Anwohner, die kaum über Garagen verfügen, noch mehr zu reduzieren. Absolut unverständlich ist, dass dieser von Besuchern, Touristen, Stadtführungen, Restaurants mit Außenbewirtung stark frequentierte Ulm-Magnet nicht besser geschützt, sondern durch Ihre Vorschläge noch mehr beeinträchtigt wird. Durch die auf beiden Seiten parkenden Fahrzeuge in der engen Fischergasse - auch zwangsläufig durch Handwerker- oder Zustallfahrzeuge - ist oft ein Durchkommen kaum möglich. Spaziergänger, Touristen, Gäste der Außenbewirtung sind über Maßen beeinträchtigt, nicht nur die Anwohner. Erwähnen muß ich in diesem Zusammenhang noch, dass auch SÄMTLICHE städtischen Fahrzeuge zum Saumarkt und zur Donau (denken Sie auch in Coronazeiten an die zahlreichen Feste und Veranstaltungen) durch die Fischergasse fahren müssen. Und NUR durch den Torbogen beim Saumarkt ist ein Durchfahren zur Donau möglich. Infolgedessen habe ich große Zweifel, dass ein Berliner Planungsbüro (gibt es in Ulm keine kompetenten Personen?) ausreichend die örtlichen Gegebenheiten kennt und



auch nicht durch die Zuständigen der Ulmer Behörden in Kenntnis gesetzt wurde. Fazit: Um eine Stadt wie Ulm lebenswerter und attraktiver zu machen, muß gerade in einem beliebten Altstadtbereich sensibler gehandelt und der Verkehr nicht noch mehr angezogen, sondern reduziert werden.

---

Versuchen Sie die Parkraumnachfrage zu verringern und nicht an Symptomen herumzudoktern. Das ist zukunftsweisend! Laden Sie Experten aus Städten wie z. B. Kopenhagen ein. Dort hat man über die Jahre sukzessiv Parkraum entnommen und somit den Autoverkehr drastisch reduziert. Es ist eine der lebenswertesten Städte weltweit. Wir müssen Mobilität anders definieren. Ulm hat die ideale Größe dafür.

---

Das Thema Höchstparkdauer ist allgegenwärtig. Die Stadt reduziert Parkplätze auf 1 bis max. 2 Std. Das sorgt für sichere Einnahmen in der Stadtkasse, wenn man die Parkzeit auch nur geringfügig überschreitet sollte die Parkzeit nicht ausreichen seine Erledigungen innerhalb der Zeit zu tätigen. Die städtischen Bürokraten massen sich an, die Parkzeiten zu begrenzen? Was soll das? Als mündiger Bürger sollte man selbst entscheiden können, wie lange man auf der öffentlichen Parkfläche gegen Zahlung parken kann. Das bringt aber weniger ein, als durch die Knöllchengänger notiert zu werden. Schafft diese Regelung ab und lasst den Parkenden zukünftig selbst entscheiden, wie lange er dort parken möchte. Im Parkhaus geht das ja auch. Auch Fahrzeugbedingt (Höherer Bus oder Transporter) ist eine Parkhausnutzung nicht machbar. Somit bleibt nur diese Möglichkeit und hier sollten die gleichen Möglichkeiten wie in der Parkhausnutzung gegeben sein. Also schafft diese Regelung ab und macht den Weg frei!

---

Mehr Kontrollen, höhere Strafen, im Zweifelsfall gleich Abschleppen. Speziell letztere Maßnahme führt auch bei Herren aus einem schicken Auto zum Umdenken. Die Stadt und der Ordnungsdienst hat es in der Hand.

---

Wurden für die nagelneuen Verwaltungsbüros der kommunalen SWU, Sparkasse etc. eigene Parkplätze geschaffen? Mussten diese Arbeitsplätze unbedingt Innenstadtlage haben. Als Dankeschön darf jetzt jeder Anwohner einen großen jährlichen Scheck an Stadt ausfüllen.

---

Wird das unweigerliche Ende des innerstädtischen Einzelhandels nicht künstlich und teuer verlangsamt, sondern beschleunigt, nimmt das Druck aus der Parksituation.

---

Toller Vorschlag. 100% an Ihrer, und nur an Ihrer Lebenswirklichkeit abgeleitet. Sie kommen nach Ulm und wollen uns Ulmern das Recht auf einen PKW

absprechen, damit Sie es billiger und bequemer haben? Danke. Schlage im Gegenzug Strafsteuer für alle Auswärtigen vor. Massiv.

---

Das sehe ich genauso. Parken in Parkhaus/Tiefgarage sollte primäres Anfahrtsziel sein für Nichtanwohner, damit der Parksuchverkehr reduziert wird. Auch sollten mehr Kontrolleure unterwegs sein auf den Straßen, weil die Parkzeitbegrenzung nur dann greifen kann, wenn auch Konsequenzen bei der Überschreitung der Parkdauer eintreffen (nicht nur drohen!).

---

Die Parkdauerbegrenzung kann nur dann erfolgreich sein, wenn sie oft überprüft wird. Im Parkraum 101, in dem ich wohne, gibt es sehr viele Falschparker, die ihr Auto zum Teil auch über Tage abstellen und lediglich eine einzige Strafzettel über 10 oder 15 Euro erhalten. Das ist viel billiger, als das Auto im Parkhaus für diese Zeit abzustellen. Von der Anwohnerseite ist es aber auch ein großes Ärgernis, weil der Parkplatz nicht frei wird,

---

Eine Erhöhung der Gebühr ist überfällig.

---

Sehr geehrte/r GenHo, ich möchte Ihnen als Rentner nicht zu nahe treten, aber im Prinzip stimme ich der DING Führerscheinumtauschkampagne zu: Wenn man ehrlich zu sich ist, wird Autofahren im Alter aufgrund abnehmender Sinnesleistungen immer beschwerlicher und auch gefährlicher. Ein Umstieg auf den ÖPNV ist dann sinnvoll. Ich weiß nicht, ob man in Ulm immer noch eine kostenlose DING-Jahreskarte bei Führerscheinabgabe erhält. Das sollte auf jeden Fall beibehalten werden und kann gerne auch auf 2 Jahreskarten erhöht werden. Damit wäre allen geholfen. Weniger Autos in der Innenstadt, öfters mal ein freier Anwohnerparkplatz und für Sie freie Fahrt im ÖPNV

---

Es gibt viel zu viele Autos in der Innenstadt. Die vorhandenen Parkplätze zum Großteil den Anwohnern und Menschen mit Behinderung zu überlassen erachte ich hier als sehr sinnvoll. Evtl. lokal sehr begrenzt könnten Kurzparkzonen für 30 min begrenzt für sehr wenige Autos sinnvoll sein. Alle anderen Innenstadtbesucher die länger verweilen möchten müssen die reichlich vorhandenen Parkhäuser benutzen oder noch besser, ihr Auto außerhalb stehen lassen und den ÖPNV benutzen. Das reduziert das Verkehrsaufkommen, den damit verbundenen Lärm und die Luftverschmutzung und sorgt für ein deutlich angenehmeres Stadtklima mit viel mehr Erholungswert.

---

Ich bin selber Anwohnerin auf dem Kreuz und habe jetzt schon Probleme einen Parkplatz zu finden daher finde ich es nicht in Ordnung das man daraus jetzt auch noch Mischparkplätze macht. Ich bin absolut dagegen.

Die ohnehin schon für Anwohner sehr knappen Parkplätze sollten nicht für City-Shopper attraktiv werden, für die es Parkhäuser und Park&Ride-Möglichkeiten gibt. Kurz parkende Besucher in Anwohner-Gebieten fände ich dagegen tagsüber akzeptabel - dann auch gerne mit Brötchentaste.

---

Sie haben das Problem haarscharf benannt. Das tolle beim aktuellen Anwohner-parken ist ja, das tatsächlich tagsüber ab und zu was frei ist. Es dürfen ja nur Anwohner darauf stehen und das passt - so einigermaßen. Das ist bzw, war dann mal praktisch für Schichtarbeiter. Das wird sich aber im Zuge dieses Konzepts nämlich ändern, wenn jetzt immer jeder überall stehen darf. Die Parkzeitbegrenzung ist dabei natürlich eine große Hilfe. Sie können die Stunde ja solange im Kreis fahren und Herbert Grönemeier hören ("Ich fahre schon seit Stunden...")  
LOL

---

Der Mondscheintarif dann aber nur in den Parkhäusern, wenn ich das richtig verstehe? Dh. Parken auf der Straße abends und nachts nicht für Auswärtige, oder?

---

Es ist eigentlich fast egal, ob jetzt die max. Parkdauer werktags, also von Mo. bis Sa., 1, 2 oder 3 Stunden lt. Konzept betragen soll. Danach, also nach Ladenschluss um 18 oder 20.00 muss man dann kein Parkticket mehr lösen. Was macht man dann, wenn man abends in die Innenstadt fährt? Fährt man ins Parkhaus und bezahlt dort ein paar € oder sucht man lieber einen Stellplatz auf der Straße, der umsonst ist. Realistische Prognose ist: Der sparsame Schwabe spart eben. Die Parkhäuser sind dann leer, die Straßen übervoll. Heimkommende Bewohner finden keinen Parkplatz mehr. Eine mögliche Lösung wäre, um das Parken für Innenstadtbesucher in den Abend- und Nachstunden attraktiv zu machen: Ein sehr günstiger Mondscheintarif oder auch das Parken zw. 20:00 und 08:00 gar umsonst zu machen.

---

Ich finde, 1 Stunde müsste genügen, wir haben inzwischen genügend Parkhäuser

---

Parkende Autos müssen kontrolliert werden, um Parkdauerbegrenzungen durchzusetzen. Im Moment habe ich das Gefühl, dass manche Autofahrer das Risiko einen Strafzettel zu bekommen billigend in Kauf nehmen und sogar wild auf Fußgänger- / Fahrradwegen parken.

---

Die Parkdauer sollte auf 1 Stunde begrenzt werden, damit die Autofahrer die Parkhäuser benutzen, außerdem sollte es keine kostenfreien Zeiten (abends ab 20 Uhr - 09 Uhr am nächsten Morgen und sonntags) geben, damit man als Anwohner in diesen Zeiten auch eine Chance auf einen Parkplatz hat.

eine maximale Parkdauer von 2 Stunden an den Parkuhren halt ich für sinnvoll, da ich bei einem Arztbesuch mittlerweile mit erhöhtem Zeitbedarf rechnen muss. Dennoch finde ich die Option, je nach Bezahlung die Parkdauer in verschiedenen Schritten zu wählen ( 30 - 60 - 90- 120 ) für eine Variante.

---

Ulm hat mittlerweile viele neue, zentrale Parkhäuser. Für Anwohner ist es sehr teuer dauerhaft darin zu parken. Für kurze Zeiträume aber kann jeder das Parkhaus nutzen.

---

Etliche nutzen die öffentlichen Parkplätze und überziehen ihre Parkscheine. Auch in Feuertassen ist dies übliche Praxis. Dagegen sollte stärker vorgegangen werden.

---

Wer absehbar länger als eine Stunde parken will, der möge seinen Pkw bitte in eines der zahlreichen Parkhäuser / eine der zahlreichen Tiefgaragen fahren.

---

Für Berufspendler sollte es in den meisten Fällen kein Problem sein, auf Park & Ride umzusteigen. Den Pkw einfach an einer der Endhaltestellen der Straßenbahnlinien abstellen, einsteigen ... und "zack die Bohne", schon ist die Parkplatzsuche entfallen.

---

Meiner Meinung nach sollten alle auf 30 Min. begrenzt werden. Für längere Einkaufsaufenthalte lohnt es sich in eine der zahlreichen Tiefgaragen auszuweichen. Durch die begrenzte Höchstparkdauer bleiben somit mehr Plätze für diejenigen frei, die wirklich "nur mal kurz" etwas aus einem Laden/Post/Apotheke/usw. abholen muss/möchte. Denn gerade diese Kurz Besuche der City verursachen meiner Meinung nach den meisten Parksuchverkehr...wer fährt schon gerne wegen 15, 20 Min. in eine Tiefgarage...? Daher ganz klar: Höchstparkdauer auf ein Minimum reduzieren und somit mehr in die Parkhäuser drängen!

---

Bin neulich an der Synagoge. Vorbei. Steigen 2 Herren aus einem schicken Auto, wo gar keine Parkplätze sind. Im Weggehen sagt der eine zum anderen: kostet Max. 15 Euro, da mach ich mir doch keine Mühe mit Parkplatzsuchen, vielleicht kommt ja auch nicht mal ein Ordnungsdienst vorbei. Mit der Haltung sind glaube ich Etliche in Ulm unterwegs. Parkdauerbegrenzungen müssten aus meiner Sicht mit deutlich strengeren Bußgeldern einher gehen, damit die Leute z.B. im Parkhaus parken. Dass man sich (wenn man nicht erwischt wird, auch noch fröhlich ins Fäustchen lacht, ermutigt es geradezu, es beim nächsten Mal wieder so zu machen). In dem beobachteten Fall hier, war Das Parkhaus fußläufig ca. 2-3 Minuten entfernt...

Wer ländlich wohnt und in Ulm arbeitet hat es schwer einen Stellplatz zu finden. Entweder muss man alle 2 h seinen Arbeitsplatz verlassen oder einen enormen Betrag für einen Tagesstellplatz in der Garage (falls man einen bekommt) bezahlen. Dauerstellplätze sind wie ein 6er im Lotto. Bewohner, die im Ulmer Zentrum wohnen, benötigen oft kein PKW da sie super an der Infrastruktur angebunden sind.

---

muss . Aus meiner Sicht. Spricht für eine Parkdauerbegrenzung: \* preislich ist der Unterschied zu Parken in TGs noch nicht gross genug. Um endlich mehr Autos in vielen vielen Parkhäuser zu bringen und den elendigen Parksuchverkehr, der ja wohl 30% aller Autos auf Straßen der Innenstadt ausmacht, zu reduzieren IST EIN WEG, das Parken in Parkhäuser attraktiver zu machen (denn dort bekommt man zumindest keinen Strafzettel und zahlt nur das, was man in Anspruch genommen hat.) \* Flankierend sollte das Parken on-Street aber noch deutlich teurer gemacht werden, als die Stunde im Parkhaus. Dann hätte man vielleicht auch mehr Parkraum für Anwohnerinnen, wenn mehr Leute in die Parkhäuser fahren. \* damit es zu einem Umdenken kommt, fände ich eine Parkdauerbegrenzung von 1,5 Stunden noch besser

---

Um das Parken in die Parkhäuser zu verlagern ist eine Parkdauerbegrenzung schon sinnvoll. Eine Stunde dürfte für eine kurze Besorgung ausreichen. Wichtig ist auch das Parken im Parkhaus attraktiv zu gestalten, evtl. über den Preis. Vielleicht sollte man die Brötchentaste ins Parkhaus verlagern? ;-) freundliche Grüße kd

---

Warum sollte die Parkdauer begrenzt sein? Gleiches Recht für alle. Ob im Parkhaus oder draußen. Das würde eine Menge Stress rausnehmen für alle die doch ein bisschen länger unterwegs sind als geplant.

---

Es wäre sinnvoll, wenn man als Anwohner dauerhaft auf einem Parkplatz stehen dürfte. Es sollen keine reinen Bewohnerparkplätze sein, da man immer einen bekommt. Vielleicht muss man einfach mal länger suchen, aber am Ende findet man etwas. Problematisch ist es, wenn man am Folgetag frei hat oder im Schichtbetrieb arbeitet und das Auto mal einen ganzen oder halben Tag stehen bleibt. Umparken ist ein unnötig großer Aufwand... da wäre es einfacher, wenn Besucher eine Parkdauer von 2 bis 3 Stunden haben und alle Anwohner mit Ausweis durchgehend parken dürften.

ine Begrenzung der Parkscheinparkplätze auf 1 Stunde wäre sinnvoll, dies darf jedoch dann nicht durch Ausnahmegenehmigungen (z.B. Anwohner am Münsterplatz) ausgehebelt werden - denn teilweise sind heute gewisse Parkscheinparkplätze durch diese Ausnahmegenehmigungen nahezu dauerhaft belegt, da die Anzahl der ausgegebenen Ausnahmegenehmigungen die Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkplätze deutlich um ein Mehrfaches übersteigt. Diese dann tatsächlichen Kurzzeitparkplätze sollten nach Möglichkeit noch die ersten 30 Min. kostenlos sein (Brötchentaste), dadurch hätte auch der innerstädtische Einzelhandel einen großen Vorteil, denn die Chance, dann nahegelegenen kurz an einem Geschäft parken und Besorgungen erledigen zu können, steigt. Neu-Ulm hat soweit ich weiß sehr gute Erfahrungen mit dieser Brötchentasten-Option...

---

Die Parkdauer sollte minimiert werden. Besucher der Restaurants, oder wer zum Bummeln in die Stadt will, sollte das Parkhaus nutzen. Es wäre sinnvoller, wenn die Parkplätze für Bewohner wären. Den Bewohnerparkausweis preislich anheben - ca. 500€/Jahr - aber dafür mehr Plätze schaffen

---

Parkplätze direkt an der Straße sollten Kurzparkern vorbehalten sein. Für alle anderen gibt es genügend Plätze in den Parkhäusern. Ich finde eine zeitliche Begrenzung auf 1 Stunde sinnvoller und ausreichend.

## **KOMMENTARE GEBÜHREN**

---

Teurere Anwohnerausweise wenn o.k., wenn die Stadt den Anwohnern irgendetwas anbietet, wohin sie ausweichen könnten. Momentan sieht es so aus, als ob es da nichts gibt und die Stadt nur geil auf das Geld ist. Das ist gewisser Weise natürlich zeitgemäß. Gleichzeitig die Gebühren hochsetzen UND die Parkplätze durch Wettbewerb verringern wirkt irgendwie unverschämt gierig.

---

Erhöhung der Gebühr für Bewohnerparken: Gerne, und gerne auch deutlich, Schließlich beanspruchen auch Anwohner (bin selbst Anwohner im Bereich Henkersgraben/Promenade) den öffentlichen Raum. Im Gegenzug dazu sollte man aber erwarten dürfen, dass die zuständigen Stellen dann endlich auch mal in ausreichendem Maße unberechtigtes Parken ahnden. In Ulm darf aber jeder parken wie er will... und das ohne Konsequenzen.

---

---

Was spricht eigentlich dagegen, dass Bewohnerparkausweise pro Jahr genauso viel kosten wie ein Jahresticket der SWU? Wieviel das dann konkret in € ist, lässt sich ja wahrscheinlich kalkulieren (und ggfs. anpassen)

---

Parkplätze sind öffentlicher Raum und werden von der Öffentlichkeit bezahlt (also alle die Steuern zahlen) Wenn jetzt Anwohner diesen Raum der Öffentlichkeit - zur privaten Nutzung - entziehen wollen, sollten sie die Kosten die zur Erstellung und Pflege dieses - ursprünglich öffentlichen - Raumes entstanden sind, übernehmen. Und wie viel ca. 10m<sup>2</sup> Innenstadtfläche kosten ist ja kein Geheimnis. Und wie man Kosten mittels Abschreibungs- und Umlageverfahren zur Berechnung von Gebühren ansetzt auch nicht...

---

Bewohnerausweise auf 365 Euro erhöhen, bin selbst Anwohner, aber 1 Euro pro Tag ist zeitgemäß, dafür die kostenlosen Parkplätze in der Deinselsgasse mit einbeziehen.

---

Hier geht es primär um den Platz für Autos, der in der Innenstadt eben nicht vorhanden ist. Auch E-Autos brauchen Platz zum Fahren und Parken. E-Autos haben überdies nahezu alle sonstigen Nachteile, die auch Autos mit anderen Antriebsarten haben: Sie gefährden Fußgänger und verursachen Umweltverschmutzung, wenn auch letztere nicht in der Innenstadt, sondern dort, wo der Strom produziert wird. Lediglich Lärm verursachen sie nicht. Also kein Grund, mit E-Autos billiger zu parken.

---

Der Preis für die Anwohnerplätze sollte deutlich angehoben werden, In der Innenstadt kostet ein TG-Stellplatz, sei es von privat, sei es im Parkhaus, nicht unter € 1.200-€ 1.400 pro Jahr an Miete. Der Preis für einen Anwohnerparkausweis wäre mit ca. € 600 bis € 800 nicht unangemessen, Im Gegenzug sollte die Zahl der ausgegebenen Anwohnerparkausweise in einem angemessenen Verhältnis zur Zahl der Parkplätze stehen; dies würde auch den Parksuchverkehr begrenzen. Anwohner, denen solche Preise zu hoch sind und die den ÖPNV nicht nutzen können: Für Fahrten zur Arbeitsstelle (Donautal, Ulm-Nord, etc.) E-Bike nutzen und Auto außerhalb der Innenstadt auf Park&Ride-Plätzen abstellen.

---

---

Da Platz in den Städten knapp und kostbar ist, sollten die Autofahrer eine kostendeckende Gebühr für das Parken bezahlen. Mit kostendeckend meine ich, dass die durchschnittliche Miete für einen Stellplatz angesetzt werden sollte. Außerdem muss für das Einhalten der Klimaschutz-Ziele der Autoverkehr generell sehr schnell signifikant reduziert werden. Eine angemessene Gebühr für das Abstellen von Autos im öffentlichen Raum ist eine gute Motivation für die BürgerInnen auf umweltfreundliche Alternativen umzusteigen. Innerhalb von 10 Jahren sollten generell die oberirdischen Parkplätze in der Ulmer Innenstadt weitgehend abgebaut sein, damit die den freigewordenen Flächen genutzt werden können, um die Aufenthaltsqualität in der Stadt zu steigern. Einfach nach Wien schauen, wo solche Konzepte schon sehr erfolgreich praktiziert werden.

---

Wenn durch höheren Kostendruck und weniger Parkplätze das individuelle Fahrzeug in der Stadt (mit gutem ÖPNV!) bewusst unattraktiver gemacht wird, werden zum einen die Vorteile des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt interessanter und mehr genutzt, sowie kann zum anderen durch mehr Grünflächen die Lebensqualität der Stadtbereiche insbesondere für die Bewohner erhöht werden.

---

Ich bin zwar selbst Auto-Besitzer, aber ich finde sogar die angedachten zukünftigen Gebühren für Bewohnerparkausweise als zu niedrig, denn auch öffentlicher Straßenraum kostet: Reinigung, Unterhalt, Sanierung, Regenwasserableitung, etc., aber auch einfach wertvolle Fläche. Diese direkten und indirekten Kosten sollten wesentlich höher auf die Nutzer umgelegt werden - insbesondere auch auf Bewohnerparken,

---

Sehr geehrte Damen und Herren, wir haben im Parkhaus Fischerviertel drei Stellplätze gemietet. Es besteht hier kein Anspruch auf bestimmte Plätze, vielmehr müssen wir uns aus den freien einen aussuchen. Laut dem Bericht "Ideen fürs Parken im Fischerviertel" in der SWP vom 14.11.2020 besteht die Überlegung, die Parkhäuser mit in das neue Parkkonzept mit einzubeziehen. Wenn jetzt die Anwohner auch das Parkhaus nutzen dürfen, was passiert dann mit den Mietern? Ich habe die Befürchtung, dass dann einigen gekündigt wird. Wir sind auf diese Plätze angewiesen und haben auch längere Zeit darauf gewartet, da es für jedes Parkhaus eine Warteliste gibt. Es wäre für uns der Super Gau, wenn wir diese wieder abgeben müssten. Wir haben schon von Privatplätzen auf die im Parkhaus Fischerviertel gewechselt, da uns die Wahrscheinlichkeit einer Kündigung als wesentlich geringer erschien. Ich bitte Sie hier um eine Stellungnahme. Besten Dank im Voraus. Bernd Schaechterle

---



---

Den Beitrag um ein 10-faches zu erhöhen sollte man wohl besser begründen, wie mit nicht mehr zeitgemäß. Das ist weder transparent noch nachvollziehbar. Dazu kommt noch das es keine Garantie für einen freien Anwohner Parkplatz gibt, wer bitte zahlt 20€ monatlich für einen vielleicht verfügbaren Parkplatz? Für eine derartige Erhöhung müssten deutlich mehr Parkplätze geschaffen werden. Wenn man sich in Ulm umschaute gäbe es zahlreiche Möglichkeiten für Parkraum, der nicht voll genutzt wird.

---

Wer Straßen säht, wird Verkehr ernten (gilt auch für überdimensionierte Brücken). Und wer Parken für 31 € pro Jahr zulässt, braucht sich auch nicht über zu viele PKWs in der Innenstadt, häufigen Parksuchverkehr und genervte Anwohner wundern.

---

Aha, jeder soll in der Innenstadt kostenlos parken können, der dort wohnt? Der Platz reicht ja jetzt schon nicht. Und in Zeiten der "Nachverdichtung", wo soll denn der Platz herkommen? Ein Auto kostet Geld! Ein Parkplatz gehört da dazu. Und der kostet halt auch Geld. Ungerecht? Unsozial? Ja, vielleicht. Aber in vielen anderen Bereichen ist es auch so. Die einen können sich einen Urlaub leisten, die anderen nicht. Warum soll es ausgerechnet beim Parken in der Innenstadt anders sein? Aktuell ist es doch so, dass die öffentlichen Parkplätze auch von denen finanziert werden, die gar kein Auto besitzen (z.B. durch Erschließungskosten).

---

Da haben Sie sich ja eine schöne Logik gebastelt: Es wird jeder, der auf ein Auto aus z.B. beruflicher Notwendigkeit nicht verzichten kann, sein Auto abschaffen und kündigen. Alternativ es sich ohne gewünschten Effekt irgendwo absparen müssen.

---

Auf eine Verbesserung dürfen Sie leider so oder so lange warten. Das ist nicht das Ziel.

---

Für die Erfassung einer City-Maut sind technische und administrative Prozesse zu installieren, welche entsprechende Kosten verursachen. Da die wenigsten Autofahrer nur durchfahren, das heißt die Mehrzahl sowieso das Fahrzeug zeitweise abstellen wollen, kann der Effekt einer City-Maut genauso gut mit Parkgebühren erreicht werden. -> Keep it simple!

---

Wenn ich einen Freund in Amsterdam richtig verstanden habe, dann bezahlt er für Anwohnerparken ca. 1.000 € pro Jahr. Bei realistischeren Preisen denke ich auch, dass viele Anwohner, dann auf einen Ausweis verzichten werden und ihr

---

---

wenig genutztes Auto abschaffen. Dies wird die Verlässlichkeit einen Parkplatz zu finden, jedoch für die anderen erhöhen.

---

Wenn es um einen Bürgerdialog auf Augenhöhe geht, sollten wir auf Euphemismen wie zeitgemäß und Anpassung verzichten und das Kind beim Namen nennen. Die Stadt möchte Gebühren erhöhen!

---

Eine kräftige Erhöhung der Anwohnerparkausweise finde ich absolut gerechtfertigt. Dass diese so lange mit 31€ im Jahr (!) so billig waren, war ein Schnäppchen und ist nicht mehr zeitgemäß. Für meinen Stellplatz muss ich ja auch rund 500€ im Jahr bezahlen. Wenn ich in die Innenstadt muss und mit dem Auto fahre, nutze ich die Parkhäuser, von denen es ja nun wirklich einige gibt. Da ich schlecht zu Fuß bin, bin ich durchaus auf das Auto angewiesen. Fahrrad geht deshalb für mich nicht. Parkkosten gehören nun mal zu den Unterhaltskosten eines Autos. Und nicht der Allgemeinheit. Das muss jedem Autofahrer bewusst sein. Den ÖPNV ausbauen wäre auf jeden Fall nötig. Vor allem die Taktung. Gravierend ist der völlig überlastete 4er Wiblingen-Böfingen. Als Rentner versuche ich ja schon, die gelegentliche Nutzung von Bus und Bahn auf die Zeiten ohne Schüler- und Berufsverkehr zu beschränken.

---

Was ist denn bitte da subventioniert? In anderen Ortsteilen gibt es auch Parkplätze auf der Straße, die selbstverständlich von der öffentlichen Hand gebaut und unterhalten werden. Dafür gibt es u. a. auch die Kfz-Steuer. Bewohnerparkzonen und die damit verbundenen Gebühren sind eigentlich dazu gedacht, gemacht, um das Parken zu lenken und Bewohnern überhaupt eine Chance auf einen Parkplatz zu geben, so wie in anderen – weniger dichten – Ortsteilen auch. Das Problem ist doch, dass die gewachsene dichtere Struktur der Innenstadt schon sehr viel älter als das Auto ist und erst viel später nämlich in den 70er und 80er der Bau von Tiefgaragen u.a. bei Neubauten stattfand. Es ist doch ein Fakt, dass das Auto in unserer Zeit nicht einfach so "weggeputzt" werden kann, sondern viele Haushalte eben noch ein Auto haben und benötigen, eben auch solche, die in der Innenstadt wohnen. Welche Klientel soll denn dann Ihrer Ansicht nach in der Innenstadt wohnen "dürfen"? Romantiker ohne Autobedarf? Betreiber von AirBnBs? Wohlhabende, die sich neben dem Häuschen im Grünen noch eine Zweitwohnung in der Stadt leisten können? Mit beträchtlichen Finanzmitteln wurden und werden noch Tiefgaragen von der stadteigenen Ulmer Parkbetriebs-GmbH gebaut und betrieben. Der Umstand, dass deren Aufgabe auch die "Bewirtschaftung" der Parkplätze in den Straßen beinhaltet, rechtfertigt nicht notwendigerweise, dass diese jetzt auch der "wirtschaftlichen Optimierung", also der Gewinnmaximierung und damit auch der Subventionierung teurer Tiefgaragenplätze unterliegen. Da werden kurz einmal eben Äpfel mit Birnen verwechselt.

---

---

Wo bleibt der Sozialgedanke wenn man mal eben die Gebühren dermaßen anhebt? Schließlich leben nicht nur SUV-fahrende Höchstverdiener in der Stadt. Was ist mit Familien oder Alleinerziehende? Soll der Twingo etwa genauso viel kosten wie ein dreimal so großer SUV? Wie wäre es mit einem Beitrag gemessen am Fahrzeugwert, Größe oder Verdienst? Ist ein Einheitspreis für alle sozialen Schichten etwa zeitgemäß? Wenn man die Gentrifizierung unterstützen will ja. Was ist mit den neumodischen Elektro-Rollern / Stolperfallen und Verkehrsbehinderungen in der Stadt, die öffentlichen Raum nutzen dürfen für ihre wirtschaftlichen Interessen? Zahlen die etwa Parkgebühren? Wozu bauen wir in der Stadt Parkhäuser ohne Ende? Ist das mit Verkehrswende gemeint? Wo sind denn Fahrradparkplätze oder ausreichend Fahrradgaragen um den Bahnhof, die nicht überteuert sind, da man ja die Verkehrswende fördern will? Innerstädtische generelle 30 Km/h wären auch Klimafreundlicher, mehr und bessere Radwege. Wozu braucht ein Auto 500 PS und muss das dann auch über 100 dB laut sein, das es auch wirklich jeder mitbekommt?

---

Stimme ich zu. Die vorhandenen Parkkapazitäten müssen besser effizienter genutzt werden. Tagesbesucher sollten die Parkhäuser nützen oder Bewohner sollten mit dem Parkausweis Parkhäuser benutzen dürfen.

---

Eine Preiserhöhung darf nur dann durchgeführt werden, wenn auch sichergestellt wird, dass es sich um Anwohnerparkplätze handelt. Es sind genug Öffentliche Tiefgaragenplätze vorhanden, so dass „Tagesbesucher“ dort parken können oder Anwohner mit Anwohnerparkausweis die Tiefgaragen mitbenutzen dürfen. Mit dem aktuell Parkausweis/-konzept ist es schwer, zu gewissen Uhrzeiten überhaupt ein Parkplatz zu finden. Die „beschränkten Anwohner-Parkplätze“ (zum Beispiel hinter dem Justizgebäude nur auf der südlichen Seite) werden Bewohnern, Angestellten, Touristen, etc., keinesfalls nur von Bewohner verwendet. Deshalb haben wir zusätzlich bereits jetzt einen Nachtparkerausweis im Parkhaus Salzstadel, der weitere 30€ im Monat kostet und das Parken nur zwischen 18 Uhr und 9 Uhr erlaubt. Des Weiteren sollte die Verteilung/Nutzung der Anwohner-Stellplätze und „Anwohnerparkhäuser“ untersucht werden. Direkt vor unserer Wohnung gibt es 2 Stellplätze, die beide einem anderen Anwohner gehören. Seitdem wir hier wohnen, wird nur ein Stellplatz genutzt. Auf Anfrage erhalten wir die Antwort, dass dieSer Parkplatz für Besucher ist. Wie bereits in anderen Kommentaren zu lesen ist, werden die Parkplätze als Lagerfläche, für Firmen (höherer Preis), für Tagesbesuche der Vermieter, etc. genutzt. Zum Thema öffentliche Verkehrsmittel. Die aktuelle Preispolitik im Öffentlichen Nahverkehr ist nicht mehr zeitgemäß. Für Kurzstrecken bezahle ich gleich viel, wie für längere Strecken. Hier wäre ein Konzept „Einsteigen QR-Code scannen, Aussteigen QR-Code scannen“ mit einer dynamischen Preisgestaltung passender. Zudem sind öffentliche Verkehrsmittel auch nur teilweise ein Ersatz für ein Auto (z.B

---

---

Abhängig vom Arbeitsplatz) Viele Dank, dass die Meinungen der Bürger berücksichtigt werden.

---

Sehr geehrtes Ulmer Team zur Beurteilung der Parkplatzkosten ist es wichtig das gesamte soziale Gefüge der Stadt zu betrachten. Was für eine Bevölkerung Struktur möchte die Stadtverwaltung in Ulm haben? Warum wurden in der Vergangenheit die Anwohnerparkplätze so angeboten, wie sie angeboten wurden – 30,70 Euro? War das aus sozialen Gründen der Fall, um den ruhenden Verkehr der Anwohner einen Platz zu geben? Damit die Innenstadt wohnlich bleibt und nicht nur Menschen mit hohem Einkommen in die Stadt ziehen können – siehe London – wollen wir das? Ein Auto ist aktuell wichtige, um seine Verwandten und Bekannten auf dem Land zu besuchen. Wofür soll das mehr eingenommen Geld verwendet werden? Da wir in der Stadt als Gemeinschaft leben, werden auch viele andere Bereiche des öffentlichen Lebens subventioniert, wie Öffentlicher Nahverkehr, Theater, Kirchen, Erholungsgebiete, ... und ich denke nicht, dass sich der normale Autofahrer durch eine höhere Parkgebühr sein Auto verkaufen wird! Es macht die Stadt als Lebensraum für junge Familien eher wieder weiter teurer und daher wieder etwas mehr uninteressant und da ist wieder die Frage nach dem sozialen Gefüge, das wir in der Stadt haben möchten? Es sollte eher darüber nachgedacht werden, wie kann das E-Auto für den Stadtbewohner interessant gemacht werden – viel mehr Ladestationen, denn gerade bei den kurzen Strecken in der Stadt lohnt es sich nur dann ein E-Auto zu kaufen, wenn man sein Auto auch über Nacht laden kann und nicht nach zwei Stunden wegfahren muss, um sich wieder einen neuen Parkplatz zu suchen. Ich nutze alle angebotenen Verkehrsmittel, wie Straßenbahn, Fahrrad und eben auch das Auto für längere Strecken und kann eine Erhöhung der Parkgebühr in dem angekündigten Rahmen ganz und gar nicht verstehen und befürworten. Vielen Dank und denken sie an das geplante soziale Gefüge der Stadt Gruß Thorsten

---

Es ist richtig, dass der Preissprung jetzt erst mal groß sein wird. Das liegt aber auch daran, dass der Bewohnerparkausweis-Preis seit Jahrzehnten nicht angehoben wurde. Rückblickend war das sicher ein Fehler, der vom Bundesverkehrsministerium gemacht wurde.

---

Nein, es kann nicht die Aufgabe der Stadt sein, Auto-besitzende Anwohner sicher mit Parkraum zu versorgen - noch dazu mit subventioniertem. Es geht hier auch um eine beabsichtigte Lenkungswirkung und um Kostenwahrheit

---

---

auch wenn die Gebührenerhöhung nicht das Parkplatzproblem löst, so trägt sie doch zu einer gerechteren Kosten-Nutzen-Maßnahme bei. Es gibt schlichtweg zu wenig Raum für die ständig steigende Anzahl an Autos. Und es ist nicht nachvollziehbar, dass sich manche Anwohner zwar teure Autos leisten, zuzüglich der Kosten für Steuer, Versicherung und Sprit, aber für den Parkraum nahezu nichts bezahlen. Die Stadtgemeinschaft verschenkt kostbare Flächen. 1 Euro pro Tag, also 30 Euro pro Monat bzw 365 Euro pro Jahr sehe ich als verhältnismäßig und immer noch günstig an. Dies sollte nur der Anfang sein und in ein Gesamtmobilitätskonzept mit Förderung des ÖPNV, Carsharing, sicheren und vernetzten Radwegen usw. eingebunden werden. Das Argument der Gegenseite, dass ein Bewohnerparkausweis keinen Anspruch auf einen Parkplatz beinhaltet, sollte berücksichtigt werden. Vielleicht ist es möglich den Anwohnern, die zwingend auf ein Auto angewiesen sind, einen Ausweichplatz in einer Tiefgarage anzubieten, sofern kein freier Anwohnerparkplatz zur Verfügung steht. Oder/Und die Stadt schafft einen Anreiz z.B. über das 365€-Ticket des ÖPNV, dass dadurch das 2. oder 3. Auto abgeschafft bzw. gar nicht angeschafft wird.

---

So nicht Im angedachten Konzept sehe ich eine massive Benachteiligung von uns Anwohnern im Fischerviertel. Abendliche Kneipenbesucher und Hotelgäste werden gegen Anwohner ausgespielt, wir Anwohner ziehen den Kürzeren. Auch im Fischerviertel wohnen Menschen, die sich einen Tiefgaragenstellplatz nicht leisten können und auch keine jährliche Parkgebühr von 300 Euro, Es wohnen alte Menschen hier und sogar Familien. Auch das neue Parkkonzept, sofern umgesetzt, würde mit dazu beitragen, dass dieser Teil der Bevölkerung mehr und mehr aus dem Viertel verschwindet. Hier im Viertel nutzen wirklich viele Menschen das Fahrrad. Rauscht ein stetiger Parksuchverkehr durch die Gassen, steigt die Gefahr von Unfällen. Grundsätzlich ist das Fischerviertel nicht mit Gassen wie Herrenkeller- und Stern gasse vergleichbar, da es dort viel mehr Geschäfte gibt, im Fischerviertel viel mehr Lokale. Während in der Herrenkellergasse abends die Chance steigt, einen Parkplatz zu ergattert, gibt es die praktisch im Fischerviertel nicht, da irrsinnig viel abendliches Publikum unterwegs ist. Deswegen braucht man hier mehr ausgewiesene Plätze für Anwohner, die übrigens schon jetzt nicht reichen. Die Stadtverwaltung sollte ihre Hausaufgaben in Sachen Parken Fischer viertel besser erledigen. Übrigens: Ich habe gar kein eigenes Auto, sehe aber die abendliche Not meiner Nachbarn, die mir echt leidtun.

---

---

Als Berufstätiger Anwohner "auf dem Kreuz" kenne ich die Parkplatzsituation sehr gut und mir gefällt die Idee einer Autofreien Innenstadt. Aufgrund meiner Arbeitsstätte ca. 25km außerhalb von Ulm im ländlichen Raum würde eine Fahrt mit dem ÖPNV ca 1,5h einfach dauern. Das sind exakt 1h mehr pro Fahrt bzw 2h pro Tag (!) Durch den Anwohnerparkausweis habe ich die Chance wenigstens ab und zu dem Risiko eines Strafzettels zu entgehen, Parkplätze finde ich nach der Arbeit so gut wie nie. Auch das Argument, dass das Auto 90% des Tages vor Ort nur steht trifft bei uns nicht zu. von morgens 06:30 bis abends 19:00 bin ich in der Arbeit, das Auto blockiert aber nicht. Was ich unterstützen würde wären zB Parkausweise ab 17:00 bis 09:00 (Anwohner-Nachtparken), die hätte zur Folge, dass Autos die nicht bewegt werden nicht die Innenstadt "zustellen" und den angenehmen Vorteil, dass weniger Autos (selten genutzte stehen dann eher außerhalb d. Innenstadt - sofern hier Parkmöglichkeiten geschaffen werden(!) ) die raren Parkplätze beanspruchen. Auch eine Erhöhung der Kosten auf zB 10€ / Monat fände ich ok und vertretbar - jedoch wird ein teurer Parkausweis eher zur Gentrifizierung und Verdrängung führen als ein preisgünstiger. Danke für die Möglichkeit, gerne freue ich mich über einen Bürgerentscheid.

---

Da es viel zu wenig Bewohnerparkplätze in der Innenstadt gibt, da besser die Besucher so nah wie möglich an der Fußgängerzone parken sollen, bezahlen wir Anwohner auch so schon den geforderten Beitrag. Indem wir den Restbetrag durch Strafzettel ausgleichen, erhöht die Stadt somit nur ihre Einnahmen durch die Bewohner, da die Parkplatzsituation die gleiche bleiben wird. Bei einer Gebührenerhöhung sollte es nur Bewohnern gestattet sein auf den Parkplätzen in der Innenstadt zu parken, ohne weitere Strafzettel zu fürchten und mit dem Wissen ohne langes Suchen einen Parkplatz zu finden. Des Weiteren sind Leute wie ich auf das Auto angewiesen, um einer einfachen Anfahrt zur Arbeit von 2,5h über Umwege mit den ÖPNV zu entgehen. Abschließend noch vielen Dank für diesen Dialog. Das finde ich wirklich toll. :-)

---

Wenn die arbeitenden, und somit kaufkräftigen Anwohner in der Stadt einkaufen sollen, um die lokalen Händler zu unterstützen, dann ist die Möglichkeit in der

Nähe der Wohnung parken zu können essenziell. Mit den Öffentlichen kommt man als vielarbeitender Anwohner zeitlich nicht klar - bis man zu Hause ist, ist man so müde, dass nur noch online bestellt wird. Ich würde gerne einen Garagen- oder Stellplatz mieten, aber es gibt keinen. Die Bewohnerparkmöglichkeiten sind jetzt schon viel zu knapp, und es wurden und werden immer mehr weggestrichen. Man weiß nicht mehr wo man rechtmäßig parken soll. Wenn das gegeben ist, wäre auch eine höhere Parkausweisgebühr angemessen.

---

---

Dafür, dass Autos zu 95% nur stehen und Platz in der Stadt verbrauchen der auf so vielfältige Weise anderweitig genutzt werden könnte um das Stadtbild angenehmer zu gestalten, sind die Parkausweise für Anwohner lächerlich billig. Würde der Preis auf 300 Euro pro Jahr angehoben werden, was ich absolut gerechtfertigt finde, dann würden sich deutlich mehr Menschen motiviert fühlen den ÖPNV zu nutzen und die ohnehin unnötigen Zweitautos abzuschaffen. Damit wäre allen geholfen, den Anwohnern, den Besuchern und der Umwelt! Und die Stadt wäre deutlich lebenswerter.

---

Vielen Dank, dass Sie uns Bürgern die Möglichkeit geben, sich zu äußern! Die Erhöhung des Bewohnerparkausweises ist nicht realistisch und wird gegenüber uns Anwohnern nicht gerecht. Für viele ist es eine Frage des Geldes. Wie sollen sich alleinerziehende Mütter, Rentner oder Einpersonenhaushalte diese Gebühr leisten können? Die Miete in der Innenstadt ist schon hoch. Als Bewohner der Innenstadt ärgert man sich täglich bei der Suche eines Parkplatzes und bekommt zusätzlich einen Strafzettel. Da bleibt es bei den 30€ im Jahr leider auch nicht. Warum sollte man also mehr bezahlen, wenn man keinen Anspruch auf einen Parkplatz hat? Meiner Meinung nach ist es nicht gerecht, die Gebühr so drastisch zu erhöhen. Die Bewohnerparkplätze sollten erhöht werden. Man bekommt als Bewohner in der Innenstadt eher das Gefühl, damit bestraft zu werden. Eine Erhöhung von 50-60€ im Jahr halte ich für realistisch.

---

Eine moderate Erhöhung für Anwohner-Parkausweise ist nachvollziehbar. Das Ergebnis einer Erhöhung sollte jedoch nicht sein, dass die ohnehin hohen Wohnkosten in Innenstadt-Bereichen dadurch weiter steigen und zu einer (weiteren) Gentrifizierung führen. Die meisten haben ein Auto ja nicht aus Bequemlichkeit, sondern weil sie es brauchen, um beispielsweise einen schlecht per ÖPNV erreichbaren Arbeitsplatz zu erreichen.

---

Ich habe ihm Fischerviertel einen Anwohnerparkausweis, ebenso wie einen Parkausweis für die Tiefgarage Fischerviertel (100 € / Monat). Sollten die Kosten für den Anwohnerparkausweis zu stark steigen, muss ich mir überlegen was zu tun ist. Kündigen des Parkausweis für die Tiefgarage? Dann wäre ich wieder in der Schlange deren, die im Fischerviertel ihre Runden ziehen. Beides zahlen? kann ich mir als Rentner fast nicht leisten. Dann wäre vielleicht noch die Lösung des Wegziehens. Um dann Platz zu machen für einen neuen Mieter. Vielleicht mit einem Arbeitsplatz in Stuttgart, die suchen bekanntlich ja schon nach Wohnungen in Ulm. Moderate Erhöhung ok, nach meiner Meinung max. 100 € im Jahr. Mehr Kontrollen der nicht berechtigten Parkenden, und vielleicht ein etwas gewagter Wunsch: zugeordnete Parkplätze in der Tischgarage. Denn wenn der Parkplatz für mich da ist, brauche ich keine Suche und vielleicht auch keinen Anwohnerparkausweis. Für diese Zuordnung würde sich die 4. Etage bestens eignen.

---

---

Warum ein derartiger Vergleich zw. Zürich und Ulm nicht zielführend ist? In der Schweiz sind die Lebenshaltungskosten UND die Einkommen viel höher. Wenn man 1.000 CHF in Zürich mit 300 € in Ulm für einen Bewohnerparkausweis vergleicht, muss das preisbereinigt erfolgen. Im ÖPNV in Ulm hat sich in den letzten 30 Jahren im Wesentlichen nur folgendes geändert: Neubau Linie 2, Ausbau Linie 1. Sonst so gut wie gar nichts.

---

Dann doch bitte auch das Abstellen von Autos auf den Straßen in den anderen Stadtgebieten auch für die Bewohner kostenpflichtig machen, also in der Weststadt, Oststadt, auf den "Bergen" und anderen Ortsteilen. Es wäre interessant die Meinung dieser Bewohner dazu, die auch gern mit dem Auto in die Innenstadt fahren dazu zu befragen. Habe ich da vergessen, dass ev. über die Kfz-Steuer das schon abdeckt ist?

---

PARKEN sollte wie der ÖPNV kostenlos sein, wenn eine Person im Innenstadtbereich wohnt. Es gibt Menschen, die auf einen PKW tatsächlich angewiesen sind aufgrund Ihrer Berufstätigkeit oder auch wegen körperlichen Beschwerden. Genannte bezahlen ebenso ihre Steuern und es wäre tatsächlich gerecht, um den Gebührendschungel zu vereinfachen. Davon würden Arbeitnehmer sowie Rentner profitieren.

---

das steht explizit so im Text und zwar an erster Stelle: Der wirtschaftliche Wert des Parkraums wird momentan nicht berücksichtigt. Das ist insofern in der Tat nicht zeitgemäß, als dass es mittlerweile en Vogue ist, dass auch der Staat seine Bürger nach Kräften auspresst. Mit Verlaub, es ist übrigens eine politische Entscheidung, aber nicht zwingend, dass eine jede Verwaltungstätigkeit seine Kosten reinholen muss. Das gilt auch für das Verteilen von Parkanwohnerausweisen, das doch "eigentlich" mal ein Mittel zur Verkehrslenkung war.

---

Es ist aus vielen Gründen dringend geboten, den motorisierten Individualverkehr in der Innenstadt zu reduzieren. Ein Baustein dafür ist, dass es in Zukunft mindestens so teuer sein muss, das Auto abzustellen, wie mit dem ÖPNV zu fahren. Also pro Monat mindestens 50€.

---

Ich halte das ebenfalls für eine super Idee! Das Mischparken-Konzept, über das auf dieser Seite ebenfalls diskutiert werden kann, soll die aktuellen Bewohnerparkplätze ja für alle zugänglich machen. Es ist daher nur fair, auch den Bewohnern die Parkhäuser zugänglich zu machen.

---



---

Ich behaupte viele der verbliebenen Bewohner, die ein Auto besitzen, benötigen dieses auch. Zum Beispiel weil sie Berufspendler sind, oder Verwandte auf dem Land haben, die sie nur mit einem Auto besuchen können. Die aufgerufene Summe von 250-300€ im Jahr wäre für mich trotzdem absolut vertretbar, sofern der Besitz eines Bewohnerparkausweises auch zur Folge hätte, dass man einen Parkplatz bekommt. Leider ist dem in der Ulmer Innenstadt nicht so. Die Chancen auf einen Bewohnerparkplatz liegen abends gefühlt bei ca. 33%, das heißt in etwa zwei Dritteln der Fälle ist alles belegt und es bleiben das Parkhaus oder die Ordnungswidrigkeit - in beiden Fällen eine teure Angelegenheit wenn man es aufs Jahr hochrechnet. Das geplante Konzept des Mischparkens wird dieses Risiko noch verstärken. Das bedeutet, dass zu der Summe für den Parkausweis noch mindestens dieselbe Summe an zusätzlichen Parkgebühren bezahlt werden muss, womit wir bei einem Preis ankommen, der auf ein Auto angewiesene Menschen fast schon diskriminiert. Solange man als Anwohner in der Mehrzahl der Fälle keinen Bewohnerparkplatz bekommt (dank des Missverhältnisses von Angebot und Nachfrage wird sich das nicht ändern) würde ich die Gebühren entsprechend niedriger ansetzen. 150 € scheinen mir ein fairer Preis zu sein, allein für die CHANCE, einen Parkplatz zu ergattern. ÖPNV Preise sind jedenfalls nicht vergleichbar, denn der funktioniert verlässlich und ist eben kein Glückspiel.

Auch in diesem Bereich einer großen Gastronomie-Dichte leben Menschen, die Autos besitzen und einen Stellplatz dafür benötigen. Es gibt meist gute Gründe für den Besitz des Fahrzeuges und eine Anklage der Anwohner ist nicht gerechtfertigt. Es ist jetzt schon schwer als Anwohner einen „Anwohnerparkplatz“ zu bekommen. Wenn es Mischparkplätze werden und diese Bereiche nur zu den Öffnungszeiten der Geschäfte kontrolliert werden, ist damit zu rechnen, dass abends dann die „externen“ Besucher der Gastronomie diese Parkplätze weiternutzen. Ich prognostiziere mal, dann auch über die geplante Parkdauer von 1-2 Stunden hinaus. Schon jetzt stehen regelmäßig im Henkersgraben/Zufahrt Promenade Fahrzeuge auf dem Gehweg, so dass Feuerwehr und Sanitäter im Notfall nicht durchkommen. Eine Feuerwehrfahrt bereits am 10. Mai 2019 hat dies sehr deutlich gezeigt. Abhilfe wurde seitens der Stadt bisher nicht geschaffen, z.B. durch Ausweisung einer „Feuergasse“. Anwohner werden also noch mehr mit dem Suchen eines Parkplatzes in Wohnungsnähe zu tun haben. Und dann noch mehr bezahlen, trotz einer höheren Unsicherheit? Es sollte überdacht werden, ob man dies auf dem Rücken der Anwohner austragen sollte – ich denke Nein. Eine moderate Erhöhung von 30,-€ auf z.B. 80-100 € im Jahr ist sicher gerechtfertigt, unter der Voraussetzung, dass ein Parkplatz dann auch zur Verfügung steht. Sollten unsere gewählten Vertreter nicht für die Menschen dieser Stadt da sein? Dann möchte ich auch für diese Menschen entsprechende Lösungen erwarten dürfen, die über das Geld eintreiben hinausgehen. Ich bin der Meinung, dass Konzept sollte sein, die Anwohner sicher mit Parkraum zu versorgen und die Besucher Ulms in die zentralen Parkhäuser mit 3382 Parkplätzen zu leiten (Deutschhaus 594, Rathaus 558, Sedelhöfe 685, Fischerviertel 395, Salzstadel 530, Frauenstraße

620). Ab 2021 dann nochmal zusätzlich 540 Stellplätze am Bahnhof. Mit noch mehr Parkraum auf den Straßen werden eher mehr Gäste mit dem eigenen Fahrzeug nach Ulm gelockt, als eine Reduktion des Autoverkehrs anzustreben.

---

Einer Erhöhung der jetzigen Gebühr von ca. 35 € sollte nichts im Weg stehen. Diese muss angepasst werden. Dennoch würde eine Gebühr mit 300€/ Jahr und mehr, also 25€/Monat auf den ersten Blick für die Bewohner wie eine Flatrate fürs Parken auf der Straße aussehen, jedoch dann in starker Konkurrenz zu den Parksuchenden, die nicht in der Innenstadt wohnen. Das wäre nur verhältnismäßig, wenn die Bewohner mit einer solchen Parkberechtigung auch das Recht hätten, umsonst in den öffentl- Tiefgaragen parken zu können. Insbesondere dann, wenn keine Parkplätze auf der Straße zur Verfügung stehen, wie z. B. in den Abendstunden am Wochenende, wo Auswärtige zum Feiern und Essengehen in die Stadt kommen. Besonders betroffen wäre dann die Zone geplante Zone "C", also zwischen Promenade und Schörhof, wo es eine sehr hohe Kneipen- und Restaurantdichte gibt.

---

Also grundlegend verstehe ich die Vergleiche hier nicht; ein Bewohnerparkausweis und eine Stellplatz/Garage überhaupt zusammen erwähnt werden. Wer zu normalen Arbeitszeiten unterwegs ist, hat abends eine Chance von ca 5% einen Parkplatz zu bekommen. Es sind alle freien Flächen (auch nicht Parkplätze) voll belegt. ist ja auch verständlich bei einer X Ausweisen zu Y Parkplätzen. Wobei meines Wissens nach das Verhältnis X zu Y 3:1 ist. Somit verleiht der "Bewohnerparkausweis" einem gerade mal die Option dazu, den Parkwettkampf mit anderen einzugehen. Einen Stellplatz zu bekommen ist für viele in der Innenstadt schon ein Ding der Unmöglichkeit, weil es einfach keine gibt. Und die gebühren jetzt von 30,70€ auf zwischen 250,- und 300,- zu erhöhen... das ist eine Preis-anpassung um das 8 bis fast 10 fache... Im normalen Leben auch "Wucher" genannt... Dazu noch die richtige Zeit, um von Mehrkosten für den kleinen Bürger zu reden... Wie sieht es mit den Kosten für die Gewerbetreibende aus? Was zahlen die für die Sondergenehmigung? Aber auch die sind derzeit finanziell nicht locker eingestellt. Also grundsätzlich bin ich für's zahlen, wenn man was benutzen kann. Aber hier sehe ich dann 1. den massiven Anstieg und 2. die Möglichkeit des Nutzens nicht im Verhältnis. PS: Ich hab zum Glück einen Stellplatz, weiss aber aus der Vergangenheit und von genügend Nachbarn wie es ist.

---

Ich habe eine Wohnung direkt in der Innenstadt. Leider gibt es dort keine Möglichkeit das Auto in einer Tiefgarage "einzumieten". Die Preise sind exorbitant. Somit besitze ich einen Anwohnerparkausweis (30€/Jahr). Des Weiteren besitze ich ein Jobticket, mit dem ich, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, zur Arbeit pendel (über 600€ im Jahr). Wird nun die Parkgebühr für Anwohner angehoben, muss ich mir überlegen, ob ich das Jobticket überhaupt noch beziehen kann. Denn ein Ticket für 600 € und ein Bewohnerparkausweis für nochmals 300€ im Jahr, sind finanziell eine zu große Belastung. Ich habe vor 1,5 Jahren lang ohne

---

---

Auto gelebt. Dies ist mit einem sehr hohen organisatorischen Aufwand verbunden. Man kann nicht mal so schnell Car-sharing machen! Und man kann eine Stadt wie Ulm nicht mit Paris vergleichen. Wieso kann man nicht die auswärtigen Besucher alle in die Parkhäuser fahren lassen? In den meisten Parkhäusern sind immer Kapazitäten frei. Ich verstehe nicht, wieso Besucher nicht in ein Parkhaus fahren können, sondern an den Mischplätzen für Anwohner fast jeden zweiten Stellplatz beanspruchen, um dann im H&M shoppen zu gehen. Auch wir Innenstadt Anwohner haben das Recht auf ein Auto. Die Kommunen haben es über Jahre hinweg versäumt, bei Neubauten darauf zu achten, genügend Tiefgaragen zu bauen

---

Ich habe eine Wohnung direkt in der Innenstadt. Leider gibt es dort keine Möglichkeit das Auto in einer Tiefgarage "einzumieten". Die Preise sind exorbitant. Somit besitze ich einen Anwohnerparkausweis (30€/Jahr). Des Weiteren besitze ich ein Jobticket, mit dem ich, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, zur Arbeit pendel (über 600€ im Jahr). Wird nun die Parkgebühr für Anwohner angehoben, muss ich mir überlegen, ob ich das Jobticket überhaupt noch beziehen kann. Denn ein Ticket für 600 € und ein Bewohnerparkausweis für nochmals 300€ im Jahr, sind finanziell eine zu große Belastung. Ich habe vor 1,5 Jahren lang ohne Auto gelebt. Dies ist mit einem sehr hohen organisatorischen Aufwand verbunden. Man kann nicht mal so schnell Car-sharing machen! Und man kann eine Stadt wie Ulm nicht mit Paris vergleichen. Wieso kann man nicht die auswärtigen Besucher alle in die Parkhäuser fahren lassen? In den meisten Parkhäusern sind immer Kapazitäten frei. Ich verstehe nicht, wieso Besucher nicht in ein Parkhaus fahren können, sondern an den Mischplätzen für Anwohner fast jeden zweiten Stellplatz beanspruchen, um dann im H&M shoppen zu gehen. Auch wir Innenstadt Anwohner haben das Recht auf ein Auto. Die Kommunen haben es über Jahre hinweg versäumt, bei Neubauten darauf zu achten, genügend Tiefgaragen zu bauen

---

Meine Tochter lebt in Zürich. Sie zahlt um die 1.000 SF für die Möglichkeit, in der Wohnung n ä h e in einem bestimmten gekennzeichneten Parkbereich parken zu können. Wenn Besuch mit dem Auto kommt, benötigt sie für diesen ein extra ticket. Das Parken im Stadtzentrum ist sehr teuer. Aber im Vergleich dazu fährt der öffentliche Nahverkehr in kurzer Taktzeit. Und ein Tagesticket dafür gilt 24 Stunden und nicht wie in Ulm nur bis nachts. Klar kann man Ulm nicht mit Zürich vergleichen, aber teurer muss es auf jeden Fall werden.

---

Innenstadt Parken neu regeln für die Zukunftsstadt  
Bewohner der Innenstadt sind bestens versorgt mit öffentlichem Nahverkehr, ÖV, Carsharing, Fahrrad. Daher ist ein Auto nicht unbedingt nötig, es ist vielmehr Luxus und dieser kostet Geld. Ein Auto zu unterhalten kostet immer viel Geld, einzurechnen sind Service und Folgekosten. Dazu gehört auch die Finanzierung eines Stellplatzes. Dieser kann nicht auf Kosten aller Bürger und der Stadtqualität

---

---

so billig oder kostenlos sein. (TG kostet ca 120 Euro/Monat in Innenstadt). Daher sollte ein Bewohnerausweis angepasst werden auf ca 500 Euro im Jahr. Wem das zu teuer ist, stellt sein Auto an den Stadtrand auf Park+Ride Plätze. (zB Friedrichsau, Kuhberg, Ulm-Nord, Donaubad). Von dort fährt er mit dem ÖV in die Stadt. Oder er verzichtet aufs Auto und kauft dafür ein Jahresticket ÖV, das die Stadt für einige Monate nach Abgabe des Autos finanziell unterstützt. Pendler raus aufs Land machen es ebenso. Pendler rein in die Stadt nutzen ÖV ab Park+Ride, unterstützt vom Arbeitgeber der Innenstadt. Die verbleibenden Stellplätze im öffentlichen Raum werden von der Stadt bewirtschaftet, für Bewohnerausweise oder zum Parken mit 1 Stunde Dauer, und für Kurzhalteplätze mit ca 20 Minuten zur Andienung. Kontrolle ist dabei eine wichtige Aufgabe, sie ist der Schlüssel zum Erfolg.

---

Ich bezahle zur Zeit 30 Euro pro Jahr für einen gelben Schein, Da diese gelben Scheine aber in unbegrenzter Zahl ausgegeben werden (mehrere Scheine pro Haushalt) ist es sehr oft nicht möglich, einen Platz für sein Auto zu finden. Ich bezahle gerne mehr für die Sicherheit einen Parkplatz zu finden.

die 30,70 € sind, da sowieso nicht genug Parkplätze vorhanden sind und die Eigentümer der Wohnungen eine Ablöse von ca. 6000.-- € bezahlt haben, angemessen. Zu diesen 30.--€ kommen ja noch immer die "Knöllchen" für die Zeiten, in denen der Halter dann sie PKW "illegal" abstellen muss, da die für ihn vorgesehenen Parkplätze von anderen wiederum "illegal" (ohne Bewohnerausweis oder ohne gelösten Parkschein) genutzt werden.

---

Als Besitzer eines Anwohnerparkausweises habe ich dennoch keinen Anspruch auf einen Parkplatz. Es gibt viel zu viele Parkausweise für zuwenig Parkplätze. D.h. ich muss trotzdem viel Glück haben, um einen Parkplatz zu erwischen. Zumal diese Parkzonen in Söflingen auch nur von 6-9 Uhr und von 15-18 Uhr ausgewiesen sind. Außerhalb dieser Zeiten habe ich gar keinen Vorteil. Wieso soll ich dafür dann mehr bezahlen? Für eine Leistung, die ich vielleicht, wenn ich Glück habe, nutzen kann? Und eine Erhöhung auf bis zu 300.-- € können sich auch die wenigsten Besitzer eines Anwohnerparkausweises leisten. Durch diese Maßnahmen steigen die Nebenkosten einer Wohnung in der Innenstadt nur weiter und die Normalbürger werden noch mehr aus der Innenstadt aufs Land vertrieben. Die sozialen Auswirkungen, wenn es sich über kurz oder lang nur noch die Reichen leisten können, in der Stadt zu wohnen, brauche ich Herrn von Winning und dem Stadtrat ja nicht zu erklären. Außerdem sollte viel mehr kontrolliert werden und Falschparker bestraft werden. Das wären Einnahmen für die Stadt, die gerechtfertigt sind. Des Weiteren nutzen viele Hauseigentümer mit Garage, diese als Abstellraum für Krimskrams, parken ihr Auto trotz Garage draußen. und nehmen dadurch anderen ohne Garage die Parkplätze weg. Könnte man die nicht zu Kasse bitten? Ich selbst fahre das meiste mit dem Fahrrad, aber ganz auf ein Auto verzichten kann ich aus familiären und beruflichen Gründen

---

---

nicht. Wenn jeder bei sich ansetzt und überlegt, welche Wege er ohne Auto zurücklegen kann, wären wir auf dem Weg zur autofreien Innenstadt schon ein ganzes Stück weitergekommen. Ohne unverhältnismäßige Gebühren zu erheben!

---

"Aktuell ist es so, dass man die 30€ bezahlt für KEINEN Parkplatz." Dieser Satz spricht mir sehr aus der Seele! Wie oft parke ich nach Feierabend gebührenpflichtig, obwohl ich schon für das Anwohnerparken bezahlt habe! Somit zahle ich jetzt schon ca. 300 € für das "Anwohnerparken". Eine Erhöhung der Gebühr ist in meinen Augen nur gerechtfertigt, wenn man dafür auch eine Leistung (d.h. einen garantierten Parkplatz) bekommt.

---

Diese Idee würde ich auf jeden Fall in die Diskussion mit aufnehmen. Normales Auto X € Elektroauto X/2 €

Sehr geehrte Damen und Herren, zunächst möchte ich erwähnen, dass ich die Möglichkeit eines Bürgerdialogs sehr gut finde. Mit Sicherheit ist die jährliche Parkgebühr für Anwohner in Höhe von 30,- EUR nicht mehr zeitgemäß. Eine Steigerung von dieser um 1000% halte ich jedoch für sehr übertrieben. Was es hier zu bedenken gilt, ist, wenn Sie damit treffen. Dies sind nicht die Besserverdiener, die sich eine solche Erhöhung ohne Probleme leisten können. Diese haben bereits Stellflächen für bis zu 180,- EUR im Monat angemietet. Bezahlen müssen dies die weniger betuchten Anwohner, die sich solch teure Stellflächen nicht leisten können. Dies stellt eine weitere nicht unerhebliche Belastung für diese Mitbürger dar, die sich zu den stetig steigenden Mieten und Nebenkosten hinzuaddiert. Damit wird der Gentrifizierung des Innenstadtbereichs weiter Vorschub geleistet. Somit bewegen sie selbst eine Stellschraube in die Richtung, der momentan alle größeren Kommunen möglichst entgegen zu wirken versuchen. Als Anwohner hätte ich natürlich auch gerne, dass möglichst wenige PKW i.d. (erweiterten) Innenstadt parken. Einem Arbeitnehmer, der jedoch keine Möglichkeit hat via ÖPNV (plus Car Sharing) zu seinem Arbeitsplatz zu gelangen, sollte deshalb aber nicht von seinen besser situierten oder politisch andersdenkenden Mitbürgern das Recht auf eine Wohnung i.d. Stadt abgesprochen bzw. durch immer weiter steigende (Kommunale) Kosten verdrängt werden. Eine Möglichkeit der Entspannung wäre, wenn Parkhäuser i.d. Anwohnerparken mit einbezogen werden könnten. Diese weisen oft hohe freie Kapazitäten aus. Aber vermutlich wurde seitens der Stadt versäumt eine solche Vorgabe den Bauträgern (z.B. der Sedelhöfe) aufzuerlegen und ist im Nachhinein mit hohen Kosten verbunden. Es gäbe m.E. also Verbesserungsmöglichkeiten, jedoch wäre bei diesen auch die Kommune gefordert und sollte nicht nur versuchen, das Problem mit möglichst hohen Gebühren zu lösen. Dies wäre zwar der geringste Aufwand, jedoch löst es das Problem in keinerlei Weise. Sollten sich die jetzigen Bürger die Innenstadt nicht mehr leisten können, wird es sich bei deren Nachfolgern nicht ausschließlich um Autolose Bewohner handeln. Ganz im Gegenteil, mit steigender

---

Liquidität steigt meist auch die Anzahl und Größe der PKW - beobachtbar jeden Samstag in Ihrer Ulmer Innenstadt ;-). Mit freundlichem Gruß, th

---

Geehrte/r jkl, dass Sie meine Argumentation nachvollziehen können freut mich. Die jeweiligen Lebensumstände sind eben oftmals nicht miteinander vergleichbar. Der Eine hat nur zwei Straßenbahnhaltestellen zu bewältigen, der Andere muss halt weiter weg. Das hat nicht zwangsläufig zu tun mit "Faulheit", "Verblendung", "Unwillen" und "nicht mitdenken". Auch die Motorisierten Bürger sind Bürger dieser Stadt. Nochmal zum eigentlichen Thema Anwohnerparkgebühren: Das "Grundrecht auf ein Auto" habe ich für mich nicht reklamiert, auch nicht auf einen "bequemen Parkplatz" direkt vor der Haustüre. Es macht mir auch nichts aus einem Stück zu gehen (wenns nicht gerade mitten in der Nacht durch die ganze Stadt ist). Auch habe ich mich nicht gegen eine angemessene Erhöhung der Anwohnerparkgebühren ausgesprochen. Was ich für diese, dann angemessene Gebühr möchte: die reelle Chance auf einen Parkplatz. freundliche Grüße kd

---

Eher mehr! Zurzeit ist das die mit Abstand billigste Methode, sich in der Stadt mehr Raum zu verschaffen auf Kosten der Allgemeinheit. Die Errichtung und der Unterhalt kosten ein Vielfaches Die Stadt sollte sich überlegen, ob sie diese Art der Subvention weiterführen will und damit die einhergehenden Verkehrsprobleme fördert Bitte stecken sie dieses Geld besser in die anderen Verkehrsarten. Sie blockieren den dringenden Umbau. Natürlich ist dies keine populäre Massnahme ist. Schauen Sie sich mir jedoch den Wert der parkenden Autos an, ist es für mich schwer nachvollziehbar, wenn gesagt wird, die Leute könnten es nicht bezahlen

---

Um die Anzahl der Autos in der gesamten Stadt an die künftig hoffentlich geringere Anzahl von Parkplätzen anzupassen, scheint es mir sinnvoll, zusätzlich zur Parkraumbewirtschaftung mittelfristig auch eine City Maut in Betracht zu ziehen - wie ja auch von den Verkehrsplanern empfohlen. Ein großer Teil der Fahrzeuge (mit oder ohne E-Antrieb) könnte auch an der Peripherie parken oder gleich mit dem ÖPNV anreisen.

---

Ihr Wunsch ist berechtigt, und in der Tat, wenn wir mehr Parkplätze hätten wäre die Situation entspannter (wobei die Menge an Autos kontinuierlich ansteigt und somit irgendwann doch wieder Parkplatz-Knappheit aufkäme). Allerdings werden wir in der Innenstadt nicht in so eine Situation kommen, solange nicht viele Wohnhäuser abgerissen und durch Parkhäuser ersetzt werden (oder zumindest mit enormen Tiefgaragen neu gebaut werden). Die meisten Häuser in der Innenstadt haben keine (Tief-)Garage, und auf der Straße haben pro Haus maximal ca. 2 Autos Platz. Es wohnen aber meist mehr Parteien in einem Haus,

---

---

und viele haben nicht nur ein Auto. Also selbst wenn wir alle Nicht-Anwohner\*innen vertreiben würden, hätten wir trotzdem nicht genügend Parkplätze.

---

Die Idee mit den "Anwohnerparkplätzen in Parkhäusern" finde ich interessant, da nachts ja die "Stoßzeit" für Parkplätze von Berufspendler\*innen ist. Hier wäre es interessant, mal die Auslastung der städtischen Parkhäuser zu betrachten, um zu sehen, ob das gut funktionieren könnte. Ich schätze das Problem werden die Wochenenden, da die Parkhäuser hier auch derzeit schon komplett voll sind. Man müsste hier also mit der verringerten Kapazität leben oder die Anwohner\*innen müssten ihre Fahrzeuge wochenends wo anders parken (was nicht sehr sinnvoll und praktikabel ist).

---

Ich finde, das ist ein interessanter Ansatz, man könnte z.B. auch weitere P+R-Parkplätze am Stadtrand anlegen und die Verbindung in die Innenstadt verbessern. Denn es kann als "Gegenleistung" für höhere Gebühren keine garantierten Parkplätze geben, dafür gibt es einfach zu viele Autos und zu wenige Parkplätze.

---

Geehrte/r kd, ich kann ihre Argumentation voll nachvollziehen, es kann sehr mühselig sein einen legalen Parkplatz zu finden. Aber mit dem Argument "Weder Carsharing noch Fahrrad, noch ÖPNV bringen die Leute täglich zu Arbeit in weitere Umland" machen sie es sich auch sehr einfach, denn es ist auch nicht so als gäbe es da gar keine Möglichkeiten. In Einzelfällen bestimmt, aber nicht so dass man das pauschal als Möglichkeit für jede(n) ausschließen kann. Ich bin der Überzeugung, dass in solchen Belangen das Angebot die Nachfrage regeln muss. Wenn Parken weiterhin so "attraktiv" gehalten wird, werden auch weiterhin sehr viele Leute mit Autos in die Innenstadt kommen (sowohl kurzzeitig als auch dauerhaft). Erst "unattraktivere" Parkmöglichkeiten werden die Leute zum Umdenken anregen. Denn eins muss man auch sagen: Der ÖPNV wird nur ausgebaut, wenn auch Nachfrage da ist. Sonst schreien beim nächsten Ausbauprojekt wieder alle "das nutzt doch eh niemand!" - und so wird sich die Verantwortung tatenlos gegenseitig zugeschoben. MfG, jkl

---

Geehrte/r jkl Weder Carsharing noch Fahrrad noch ÖPNV bringen die Leute täglich zu Arbeit in weitere Umland. Die Verbindungen im ÖPNV in der Innenstadt sind sehr gut, bei den Verbindungen ins Umland ist noch viel Luft nach oben. Darum geht es in der Hauptsache. Nicht um den gelegentlichen Sonntagsausflug, sondern um den täglichen Weg zur Arbeit. Und keine Sorge, über zuviel Komfort kann sich derjenige, der hier auf ein Auto angewiesen ist und keinen Stellplatz sein Eigen nennen darf, hier nicht freuen. Die tägliche Parkplatzsuche, wenn man müde von der Arbeit kommt ist zermürend. Einige Mitforisten haben das hier schon dargelegt. Und dieses Problem begleitet uns nicht nur ab und zu, sondern mehr oder weniger an jedem einzelnen Tag. Ich gebe Ihnen Recht, daß es wünschenswert ist, die Stadt nach und nach von Autos zu befreien. Da sind sich sicher die meisten einig. Jedoch fehlen aktuell dazu noch die

---

---

Vorraussetzungen (MObilitätskonzepte etc.) die auch den Weg zur Arbeit beinhalten. Aber es wird ein Konzept für hier und jetzt gesucht, das dem aktuellen Istzustand angepasst ist, für ein paar Jahre tragfähig ist und möglichst möglichst viele Interessen berücksichtigt. Darum gehts. freundliche Grüße kd

---

Mehr Mobiliätsalternativen zum Auto (Fahrrad, Bus, Straßenbahn, Zug, E-Roller, Car-Sharing) wird man nirgendwo finden, als in der INNENSTADT. Wo, wenn nicht hier, sollte man mit der Verkehrswende beginnen? Das beinhaltet für mich auch eine Anpassung der Anwohnerparkgebühren. PS Das Quartier "Auf dem Kreuz" ist komplett als SPIELSTRASSE ausgewiesen. Wer kümmert sich eigentlich um die Rechte der Kinder, die sich hier ständig vor immer aggressiver werdenden Autofahrern auf Parkplatzsuche in Sicherheit bringen müssen?

---

Mieten steigen, Corona bedeutet für viele finanzielle Einbusen und ohne Auto kein Job. Parken sollte keine Frage der finanziellen Möglichkeiten sein. Soll eine alleinerziehende Mutter mit zwei Kindern sich das Parken nicht mehr leisten können? Wenn mehr bezahlt werden muss, müssten tatsächlich Parkplätze zur Verfügung stehen. 30€ für keinen Parkplatz ist das eine, aber bei 1000€ kann ich auch gleich einen Stellplatz mieten. Sofern ich die Mittel dazu habe. Aber Wohnraum sollte grundsätzlich bezahlbar sein und der Chancengleichheit nicht im Wege stehen. Dies betrifft auch die Möglichkeit ein PKW zu haben und zu parken.

---

Wir wohnen hier in der Neustadt und vor allem abends parken im Bewohnerbereich viele Fahrzeuge ohne gültigem Ausweis (teilweise grüne Ausweise von anderen Bereiche/Städte) so dass man als Anwohner nur schwer einen Parkplatz bekommt. Genau so haben einige Fz. irgendwelche Zettel mit Ausnahmegenehmigungen (Hotels/Handwerker), deren Gültigkeit man auch nicht einfach überprüfen kann. Desweiteren haben auch die Anzahl der Firmenfahrzeuge (Lieferfahrzeuge, Transporter), die über Nacht hier parken, zugenommen. Die haben zwar einen gültigen Ausweis, benötigen aber natürlich auch mehr Platz als ein privater PKW. 250-300€ pro Jahr? Ja, aber dann bitte auch kontrollieren (auch abends/Wochenende) und auf ein privates Fz. pro Haushalt begrenzen.

---

Ich finde die Preisspanne von 30 € auf 300 € übertrieben. Es ist oft nicht easy einen freien Parkplatz zu bekommen. Es sollten viel mehr Parkplätze für Bewohner geben. Dann wäre ich auch bereit den Preis zu bezahlen. Einen festen Parkplatz vor der Haustüre zu haben wäre schön. Viele fremde parken oft auf den bewohnerparplätzen. Das ist sehr ärgerlich und dann muss man sich auch noch mit den anlegen. Da sollten härtere Geldstrafen erfolgen

---



---

Ich wohne in Bewohnerbereich 301 und brauche vier mal die Woche das Auto für die Arbeit, komme in Ulm gegen 20 Uhr zurück, bin müde und brauche fast jedes Mal 15-20 Minuten Zeit ein Parkplatz zu finden, wozu die 250-300€ in Jahr dann? Gefühlt gibt es 3- bis 4-mal mehr Autos als Parkplätze und ich fange nicht an über die Baustellen und ständige gesperrte Parkplätze zu sprechen. Strafzettel habe ich schon mehrmals bekommen da ich auch oft einfach kein Parkplatz gefunden habe, es gibt tatsächlich in mein Gebäude eine Tiefgarage aber leider kein Platz für mich (ein Zettel, dass ich ein Platz suche hängt seit 1,5 Jahre, kein Anruf) und auch wenn, die 80-100€ im Monat habe ich auch nicht! Wir sind Bewohner in die Stadt, sollen wir ausziehen? Die Wohnungen sind schon teuer genug, wenn ich mit Fahrrad oder ÖPNV zu Arbeit fahren könnte würde ich es machen, leider geht es nicht. Für so viel Geld sollte mindestens parken für Anwohner auf den gebührenpflichtigen, freien Parkplätzen zu jederzeit erlaubt sein sonst ist es keine Gegenleistung.

---

Aufgrund Corona kann ich nur auch keine höheren Parkgebühren leisten

---

Ich sehe immer wieder Fahrzeuge im öffentlichen Raum (auch in Bewohnerparkzonen), die ganz offensichtlich schon sehr lange Zeit nicht bewegt wurden. Im Herbst liegt wochenlang Laub auf den Fahrzeugen und im Winter der Schnee. Das Autofahren ist für manche offenbar immer noch so günstig, dass man sich problemlos ein Stehzeug leisten kann. Hier hilft nur eine drastische Anhebung der Bewohnerparkgebühren, auch um die Anmietung von Stellplätzen in Tiefgaragen und Parkhäusern attraktiver zu machen.

---

Die Landesregierung hat angekündigt, in absehbarer Zeit den Kommunen die Möglichkeit zu eröffnen, ordentliche Parkgebühren - nicht nur die bisher zulässige Verwaltungsgebühr - zu erheben. Meines Erachtens sollte die Stadt Ulm hier mindestens an die obere Grenze der diskutierten Gebühren (300 Euro / Jahr) gehen. Das ist auf den Monat gerechnet immer noch deutlich günstiger als ein ÖPNV-Ticket. Der öffentliche Raum ist knapp und sollte nicht kostenlos zum dauerhaften Abstellen von Privateigentum vergeudet werden. Eine ordentliche Bepreisung von Parkplätzen ist dazu geeignet, die Menschen zum Umstieg auf Fahrrad, Bus und Bahn zu bewegen, weil so der MIV unattraktiver wird. Dies entspricht den Zielen für eine lebenswerte Stadt mit autofreiem Zentrum.

---

Es ist dringend notwendig, dass endlich für Autos reale Kosten entstehen. Da ist das Parken der erste Schritt. Immerhin wird Fläche, die allen gehört durch ein Objekt eines einzelnen blockiert. Allerdings sollten auch Parkgebühren für alle anderen steigen. Langfristig möchte ich zumindest nicht zwischen Blechen flanieren gehen, sondern zwischen grün. Ich möchte Flächen für Menschen nicht

---

---

für Autos. Diejenigen, die nicht verzichten können, müssen eben zahlen. Natürlich kann über einen Sozialtarif gesprochen werden.

---

Ich kann das Problem und den Frust beim Parken nachvollziehen, nutze auch ein Auto (geteilt) und habe einen Anwohnerparkausweis. Ich bestreite nicht, dass es Fälle gibt, in denen ein Auto in der Innenstadt angebracht oder gar notwendig ist, aber ich finde, es traut sich niemand, die harte Wahrheit auszusprechen: >> Es gibt kein Grundrecht auf ein Auto und ebenso kein Grundrecht auf einen Parkplatz. Kaum jemand "muss" ein Auto haben und niemand "muss" es illegal abstellen, wenn gerade kein komfortabler Parkplatz vorhanden ist.

---

Der vorherige Kommentar ("eine Autofreie Innenstadt ist") zeugt vom Unwillen, an der aktuellen, nur für Autofahrer sehr komfortablen Situation etwas zu ändern. Bewohner würden ja nicht für eine autofreie Innenstadt bestraft, sondern belohnt! Ohne Auto auch keine 300€ Parkausweis-Gebühren. "Bestraft" - und das zurecht, würde nur, wer sich trotzdem ein Auto leistet. Und dass die Carsharing-Angebote "unsinnig" sind, dafür sind eben auch die beinahe nicht vorhandenen Parkkosten verantwortlich.

---

Aus meiner Sicht sind die vorgeschlagenen Preise ein Schritt in die richtige Richtung. Trotzdem sind 300 Euro für 12 Quadratmeter beste Innenstadtlage immer noch günstig. Ich würde deshalb sogar noch weiter gehen und für Parken und ÖPNV identische Preise vorschlagen: Das wären dann 61,50 Euro pro Monat oder 615 Euro für eine Jahreskarte. Denkbar wäre auch, dass z. B. der Parkschein für Fahrzeuge unter 1 Tonne und reine Elektrofahrzeuge nur so viel kostet wie eine Kinderzeitkarte (also 46 Euro/Monat oder 460 Euro/Jahr). Wichtig wäre in allen Fällen die jährliche Anhebung der Parkgebühren um mindestens denselben Faktor wie die Teuerung beim ÖPNV. Das Argument, dass die hohen Preise nicht gerechtfertigt seien, weil man keinen festen Stellplatz hat, kann ich nicht nachvollziehen. Durch die höheren Preise wird es automatisch leichter, einen Stellplatz zu finden, weil viele Autobesitzer\*innen dann auf private Stellplätze ausweichen oder das Auto ganz abschaffen werden. Innenstadtf Flächen, gerade in einer historisch gewachsenen Innenstadt wie in Ulm, sind ein knappes Gut und eigentlich viel zu schade, um den ganzen Tag von einem nicht genutzten Auto belegt zu werden.

---

---

Eine Grundaussage der Mitarbeiter der Stadt mit denen ich bisher gesprochen habe ist, "es besteht kein Anrecht auf einen Parkplatz mit dem Bewohnerparkausweis" das bedeutet man bezahlt für eine Möglichkeit zu parken für die es keine Garantie gibt, darum ist auch ein Vergleich mit Ortsüblichen Stellplatzmieten oder Garagenmieten nicht korrekt, denn wenn ich eine Miete zahle habe ich auch die Garantie den gemieteten Stellplatz für mich alleine nutzen zu können. Schon aktuell ist es in manchen Bereichen für Anwohner zu bestimmten Zeiten schwer bis unmöglich einen freien Parkplatz zu finden, weil vor allem in den Abendstunden diese von Gastronomiebesuchern gerne genutzt werden (einfache weil 1x beim Falschparken erwischt werden nicht mehr als einen Nachmittag Parkhausgebühren kostet), im Bereich Promenade/Henkersgraben haben die Bewohnerparkplätze unter meinen jüngeren Arbeitskollegen schon die Bezeichnung Schischbar -Parkplätze. Sollte also für die höheren Gebühren nicht eine größere Sicherheit auf einen Parkplatz inbegriffen sein dann entsteht sehr schnell in den dicht geparkten Bereichen bei den Anwohnern ein Frust. Eine Idee zur Erweiterung des Ansatzes wäre es die Möglichkeit einzuräumen mit einem Bewohnerausweis auch kostenfrei eines der Parkhäuser nutzen zu können, dann wäre auch eine Anpassung auf eine noch höhere Gebühr gut zu argumentieren.

---

Es geht hier um eine Lenkungsfunktion, nicht um einen Zusatzverdienst für die Verwaltung. Um den motorisierten Individualverkehr in der Stadt zu verringern, muss sowohl der ÖPNV attraktiver werden als auch das Benutzen eines Privat-KFZ unattraktiver. Eine höhere Gebühr senkt die Attraktivität für das eigene Auto. Wenn diese Zusatzeinnahmen in die Verbesserung des ÖPNV gesteckt werden, erhöht sich dessen Attraktivität. Zwei Fliegen mit einer Klappe.

---

Eine entsprechende Gegenleistung wäre ein verbesserter ÖPNV, der durch diese erhöhten Parkpreise querfinanziert wird. Da das Argument für die Benutzung eines privaten KFZ in vielen Fällen ein schlecht ausgebauter ÖPNV ist, kann dadurch auch gleich ein weiteres Argument für die Abschaffung des privaten KFZ gegeben werden.

---

Eine Autofreie Innenstadt ist erstrebenswert. Die Bewohner aber dafür zu bestrafen vollkommen falsch. Mit den 300€ Gebühren wird weder der ÖPNV noch Fahrrad fahren oder irgendwelche unsinnigen Carsharing Angebote gefordert.

---

Ein Anwohnerparkplatz ist in keinster Weise mit einem Parkplatz auf Privatgelände oder einem vermieteten Stellplatz zu vergleichen. Die Gebühren für Bewohnerparkausweise in Relation zu Mietparkplätzen zu stellen passt hier nicht. Eine Gebühr von 300 € für die Ausstellung und die Verwaltung der Berechtigung ist da nicht nachvollziehbar. Warum muss die Verwaltung bei jedem Vorgang etwas verdienen? Anwohner mit Bewohnerparkausweis machen auch hin und

---

---

wieder um die Parkplätze herum sauber, Bei zu hohen Gebühren wird dies als mitbezahlt empfunden.

---

Einen derart rasanten Sprung von 30 Euro auf 300 Euro finde ich nicht gerechtfertigt, sofern kein neues Konzept erarbeitet wird. Momentan werden viel mehr Parkausweise ausgeteilt als überhaupt freie Flächen verfügbar sind. Meiner Meinung nach könnte man z.B. im Viertel Auf dem Kreuz mehr Parkplätze zur Verfügung stellen durch mehr Kennzeichnungen. Vor allem ab 18:00 ist es dort sehr schwer überhaupt einen Parkplatz zu bekommen. Für 300 Euro sehe ich es nicht ein ewig einen Parkplatz zu suchen und dann auch noch einen Strafzettel zu kassieren, falls ich keinen finden würde. Außerdem sollte ein Außenstellplatz nicht mehr kosten als ein Tiefgaragenplatz. Ich wäre bereit mehr zu zahlen für eine entsprechende Gegenleistung. Den Meinungen der anderen Beiträge kann ich mich nicht anschließen, dass zu wenig Tiefgaragenplätze genutzt werden. Es ist sehr schwer überhaupt an einen Tiefgaragenplatz zu kommen. Schade finde ich, wenn tatsächlich einige Parkplätze nur als Lagerraum genutzt werden. Eventuell könnte man da auch nochmal nachhaken, wer seine Tiefgarage wirklich für ein Auto nutzt und versuchen pro Haushalt Plätze zu organisieren.

---

Dem kann ich nur zustimmen. Aktuell ist es eher so, dass man die 30 € bezahlt für KEINEN Parkplatz. Bin auf mein Auto angewiesen, da ich im Bayrischen Umland arbeite und unregelmässige Arbeitszeiten habe. Eben (ca. 12:00 Uhr mittags) bin ich heimgekommen und habe nach 35 Minuten Suche in meinem Anwohnerparkbereich (301) endlich einen Parkpatz bekommen. Bin oftmals aber auch leer ausgegangen und musste das Auto illegal irgendwo abstellen. Das ist natürlich keine schöne Lösung, wobei sich die Parkgebühren dann automatisch durch diverse Strafmandate erhöhen. Will sagen: mit einer Erhöhung der Anwohnerparkgebühren bin ich einverstanden, hätte aber dann gerne auch eine reelle Chance auf einen Parkplatz. freundliche Grüße kd

---

Einen Stellplatz im Freien, der nicht fest ist, für 20-25€ pro Monat befinde ich für zu hoch angesetzt. Die ewige Parkplatzsucherei und die gefühlt doppelt so vielen Autos in einer Anwohnerzone als vorhandene Parkplätze, vor allem nach 18 Uhr, rechtfertigt meiner Meinung nach einen Preis von 10-15€ pro Monat. . Zudem sollte von den Politessen noch mehr abends/nachts kontrolliert werden.... Es stehen in den Anwohnerbereichen zu diesen Zeiten viele Fremdparker, was für Anwohner sehr ärgerlich ist. Vorschlag: Parken für Anwohner auf den gebührenpflichtigen, freien Parkplätzen zu jederzeit erlauben. Die Touristen, Kurzverweiler, Berufstätigen etc. sollen die Parkhäuser nutzen bzw. mit den Öffis fahren.

---

Bei der Anpassung müsste auch berücksichtigt werden, dass es Rentner gibt mit nicht so hohen Renten, diese sollten weniger zahlen, wie Vollberufstätige oder es muss eine moderate Anpassung stattfinden. Die Aussage von 300,- Euro pro

---

---

Jahr für die Bewohnerparkausweise werden sich viele Niedrigrenten-Bezieher nicht leisten können.

---

Wenn man schon den Preis auf 300,- € anhebt, sollte man dafür auch eine Gegenleistung erbringen. Ich würde auch mehr zahlen, aber im Endeffekt das Suchen eines Bewohnerparkplatzes ein reines Glücksspiel. Schafft richtige Plätze für uns Anwohner und wir zahlen auch einen gerechtfertigten Preis. Eine Verkehrswende ist nötig, aber da der ÖPNV in Form von der Deutsche Bahn absolut rückständig ist, benötigen vieler Bewohner das Auto berufsbedingt.

---

Ich kann mich Herrn/Frau EggCess nur genau so anschließen. Dies ist die einzige Sinnvolle Lösung!

---

Wie in der Erläuterung schon genannt, steigen ÖPNV-Kosten kontinuierlich an, während lärmende, die Innenstadt verdreckende und unfassbar viel Platz brauchende Autos für einen Spottpreis nahezu überall geparkt werden dürfen. Die vorgeschlagenen 250-300€ im Jahr für Bewohnerparkausweise gehen in die richtige Richtung, und könnten meiner Meinung nach sogar noch höher ausfallen, um endlich eine Verkehrswende hin zu mehr Nutzung von ÖPNV, Carsharing und Fahrrad zu vollziehen. Den eigentlich einzigen wirklich progressiven Schritt - private Autos komplett aus der Innenstadt zu verbannen - traut sich Ulm ja anscheinend nicht zu gehen, obwohl sich immer mehr europäische Großstädte (s. Paris, Berlin, Oslo, Helsinki, uvm.) zu einer autofreien Innenstadt bekennen. Personen, die angeblich absolut auf ein Auto angewiesen sind, könnten sich mit modernen Carsharinglösungen bei gleichbleibender Lebensqualität sogar Kosten sparen und weniger die Umwelt belasten. Es gibt schlicht keinen vernünftigen Grund für Privat-PKWs in Innenstädten. Letztere sind eigentlich zum darin Leben (und nicht zum darin Herumfahren, gefährden, verdrecken und Unfälle bauen) gedacht. Die Erhöhung der Bewohnerparkpreise auf 300€ ist demnach das mindeste, was Ulm zur Verkehrswende leisten kann und dringend auch sollte.

---

---

Ein Anwohnerparkausweis kostet 30 Euro/Jahr, ein Tiefgaragenstellplatz (Auf dem Kreuz), kostet ca. 100 Euro im MONAT. Die „Anwohner-“ Tiefgaragen Seelengraben, Radgasse, Griesbadgasse, die im Zuge der Sanierung des Gebietes „Auf dem Kreuz“ nachträglich gebaut wurden, hatten zur Idee, dass die Anwohner dort ihre Autos parken. Es ist zu beobachten, dass bei Neuvermietungen die Stellplätze oft nicht weitergegeben, sondern auf den günstigen Anwohnerparkausweis verwiesen wird. D.h. die Besitzer halten sich den Parkplatz in der Innenstadt für sporadische Stadtbesuche selbst frei oder sie werden (zu noch höheren Preisen) an Firmen weitervermietet. Vielleicht gibt es hier eine Stell-schraube? Eine Verknüpfung von Tiefgaragenstellplatz und Haus/Wohnung? Ähnlich bei Neubauten. Eine Erhöhung der Kosten für Anwohnerparkausweise (bei gleichbleibender Anzahl an Parkplätzen) erhöht vielleicht auch den Druck auf Vermieter, ihre TG-Stellplätze an ihre Mieter weiterzugeben. Außerdem wird sich bei derart niedrigen Anwohner-Parkgebühren niemand um alternative Mobilität Gedanken machen. Auch ein Zweitwagen kann bisher sehr günstig in der Innenstadt geparkt werden - diese werden oft wochenlang nicht vom Parkplatz bewegt. Ein Umdenken und Verlassen der „Komfortzone“ findet leider oft nur über den Geldbeutel statt. Danke, dass Sie die Bürger am Prozess teilhaben lassen.

---

Neben den Kosten für Bewohnerparkausweise sollten auch die generellen Parkkosten diskutiert werden. Ebenso ausreichend Abstellmöglichkeiten für alternative Fortbewegungsmittel. Parken sollte nicht günstiger sein als eine Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Nur über den Preis lässt sich der Interessenskonflikt um den öffentlichen Raum langfristig lösen. Eine Freigabe der bisherigen Anwohnerparkbereiche und Erhöhung der Bewohnerparkausweise lässt vermuten, dass Anwohner in der Stadt nicht mehr erwünscht sind

---

---

Ich wohne mit meiner Familie "Auf dem Kreuz", wir besitzen ein Auto, mit dem wir auch abwechselnd beruflich pendeln. Zu unserer Wohnung gehört lt. Teilungserklärung kein (TG-)Stellplatz, daher haben wir einen Bewohner-Parkausweis. Wir sind von den aktuellen Überlegungen also direkt betroffen. 1. TG-Stellplätze sind schwer zu bekommen - unabhängig vom Preis. Auf unsere Suchanzeige (ebay Kleinanzeigen) und einen Aushang in der nahegelegenen Tiefgarage haben wir seit drei Monaten kein einziges Angebot. Dauerparkplätze in öffentlichen Tiefgaragen stehen nur begrenzt zur Verfügung, mit Wartezeiten oder überhaupt nicht (Bastei-Center) 2. Preise für einen TG-Stellplatz und einen Bewohner-Parkausweis sind nicht vergleichbar Im ersteren Fall habe ich definitiv und immer ohne zu Suchen eine sichere und trockene Abstellmöglichkeit; der Bewohner-Parkausweis bietet zunächst mal nur das theoretische Recht auf einen solchen - oft genug ist allerdings keiner zu finden. Annähernd vergleichbar ist das vielleicht dann, wenn die Preise der ausgegebenen Bewohner-Parkausweise pro tatsächlich vorhandenen Stellplatz addiert werden. Für eine zielführende Diskussion wäre es hilfreich, wenn diese Kennzahl im Rahmen des Online-Dialoges für die einzelnen Parkzonen veröffentlicht wäre - inkl. der Zahl der ausgegebenen "Gewerbeparkausweise". Leider habe ich dazu nichts gefunden. 3. Gebührenanpassung: JA, aber... Durch die angedachte Mischparkregelung wird es noch schwieriger werden, einen Parkplatz zu finden, gleichzeitig soll ich deutlich mehr für das - theoretische - Recht auf einen solchen bezahlen. Abschaffen können wir unser einziges Auto nicht, da wir beruflich darauf angewiesen sind. Parken müssen wir es auch irgendwo. Sicherlich ist ein Preis von 30 Euro heute nicht mehr zeitgemäß. Eine Verzehnfachung sehe beim momentanen "Leistungsumfang" allerdings auch nicht gerechtfertigt. Ich zitiere aus dem offiziellen Informationsbereich: "Es sollte den Kommunen daher auch ermöglicht werden, MIT BEDACHT und im Ermessen der Verhältnisse vor Ort die Gebühren für Bewohnerparkausweise anzuheben." Bitte verlieren Sie beim Blick auf die Stadtfinanzen nicht die Lebensrealität der Ulmerinnen und Ulmer aus den Augen! Zu einer lebendigen, attraktiven Innenstadt gehören nun auch mal die Bewohner - und der ein oder andere ist eben auch auf sein Auto angewiesen. 4. Das kann Ulm doch besser ... Folgende Gedanken/Ideen, die teilweise auch schon erwähnt wurden, möchte ich deshalb der weiteren Diskussion beisteuern: • Staffelung der Preise (Bewohner-Parkausweis für das erste Auto vergünstigt, weitere auf dieselbe Meldeadresse/ Wohnung/ Halter dann gestaffelt deutlich teurer, z.B. 1. Auto 60 - 100 Euro, 2. Auto 200 - 300 Euro, 3. Auto 300 - 500 Euro) • bzw. Begrenzung der ausgegebenen Bewohner-Parkausweise pro Meldeadresse/ Wohnung/ Halter • allgemeine Verschärfung der Voraussetzungen für Bewohner-Parkausweis - soweit möglich - und auch für Gewerbetreibende • Mehrwert bei höherer Gebühr, z.B. Nutzung öffentlicher Parkhäuser