VERLÄSSLICH
MUTIG.

STADTENTWICKLUNG

// GRUNDLAGENPAPIER DER GRÜNEN FRAKTION

// DEZENTRALISIERUNG &
STADTTEILIDENTITÄTEN

// BAUEN IN ULM

// BEGRÜNUNG

// PARKEN UND VERKEHR

// MISCHNUTZUNG

// INTERGENERATIONELLE
INKLUSIVE SOLIDARITÄT

URBANES ULM - GRÜNES ULM

// VORWORT

Ulm - unser Zuhause - ist eine Großstadt. Mit über 126.000 Einwohnern im Stadtgebiet und 190.000 mit Neu-Ulm zusammen. Knapp 200.000 Menschen also wollen an diesem Ort am Fuße der Schwäbischen Alb, den Ufern der Donau, gekrönt von der Bürgerkirche Ulmer Münster, wohnen, arbeiten, sich digital und analog bewegen, einkaufen, unterwegs sein und ihre Freizeit genießen. Und die Prognosen sprechen für weiteres Wachstum. Durch die Fertigstellung der Bahn-Neubaustrecke nach Stuttgart - die Fahrt von Ulm bis Stuttgart Hauptbahnhof dauert dann noch knapp eine halbe Stunde - rückt Ulm quasi in den Nahbereich der großen Südwest-Metropolregion. Zwar ist Ulm weder Berlin, Hamburg noch München, doch findet auch hier großflächig urbanes Leben statt. Mehr noch: Ulm hat in den vergangenen Jahrzehnten mit dem Bau der Wissenschaftsstadt, der Entwicklung von Bürokomplexen, Industrie- und Gewerbegebieten einen solchen Grad an Urbanität erreicht, dass wir Grünen im Ulmer Gemeinderat die Zeit reif sehen, grundlegend über die Stadtentwicklung Ulms nachzudenken. Nur so wird es möglich, den Bedarf an Korrekturen im Bisherigen und die Linien für Städtebau im Zukünftigen zu identifizieren und offen zu legen.

Getragen werden wir dabei von der Leitidee einer nachhaltigen, ökologischen und die Umwelt schonenden Stadtentwicklungspolitik. Ulm kann durch seine Wachstumsphase und - bei allem Ulmer Stolz - für eine Großstadt überschaubare Größe zum Labor für grüne und innovative Stadtentwicklung werden. Hier in Ulm können wir Pionier sein, wie wir vermeintliche Zielkonflikte, wie den zwischen Flächenversiegelung und Umweltschutz, überwinden können; Pionier sein, wie intelligente Sozialplanung die verschiedenen Milieus der modernen Gesellschaft in der Ulmer Bürgerschaft verbinden kann; Pionier sein, wie Energiewende und Verkehrswende im urbanen Raum umgesetzt werden können und Ulm von der autogerechten zur menschengerechten Stadt transformieren; Ja, Pionier sein und zeigen, wie Stadtteilidentitäten und Dezentralisierung der Nahversorgungsinfrastruktur zu einer lebenswerten Stadt führen.

Dass Stadtentwicklung und Wohnungsbau sich nicht auf alten Konzepten ausruhen darf, zeigte die Corona-Pandemie deutlich: Homeoffice, Ausgangssperre und Quarantäne-Zeiten änderten die Bedürfnisse, die mit Wohnen zusammenhängen, maßgeblich. Die Möglichkeiten an der frischen Luft zu verweilen, waren eingeschränkt, besonders für diejenigen ohne Balkon oder Garten. Wer bisher nicht über ein extra Arbeitszimmer verfügte, dachte vielleicht nach, nun in eine größere Wohnung umzuziehen. Generell bekamen Spielplätze, Gemeinschaftsgrünflächen und Balkone eine größere Bedeutung.

„Aus Sehnsucht wird Weitblick". Das Motto des Münsterjubiläums steht emblematisch für Grüne Stadtentwicklungspolitik in Ulm. Aus der Sehnsucht nach neuen, nachhaltigen Formen des Zusammenlebens entdecken wir Linien für Stadtentwicklung und Wohnungsbau, die wir mit unserer Politik mit Augenmaß und Weitblick, verlässlich und mutig, nachzeichnen wollen. Schauen wir uns um: wir leben in einer großartigen Stadt. In einer Großstadt. Setzen wir uns dafür ein, dass Ulm auch grün wird.

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort // Urbanes Ulm - Grünes Ulm _____ 12

Dezentralisierung und Stadtteilidentitäten _____ 05

Bauen in Ulm _____ 06

Begrünung _____ 09

Parken und Verkehr _____ 10

Mischnutzung _____ 11

Intergenerationelle sowie inklusive Solidarität _____ 11

Fazit _____ 18

DEZENTRALISIERUNG & STADTTEILIDENTITÄTEN

// QUARTIERSIDENTITÄTEN STÄDTEBAULICH STÄRKEN UND INTENSIVIEREN
// BESTEHENDE QUARTIERE FLÄCHENSPAREND UND UMWELTSCHONEND NACHVERDICHTEN
// IDENTIFIKATIONSORTE IN DEN QUARTIEREN STÄRKEN ODER INS LEBEN RUFEN

Stadtmitte, Böfingen, Donautal, Eggingen, Einsingen, Ermingen, Eselsberg, Gögglingen-Donaustetten, Grimmelfingen, Jungingen, Lehr, Mähringen, Oststadt, Söflingen, Unterweiler, Weststadt und Wiblingen - die Stadtteile und Ortschaften Ulms haben ihre eigene, spezifisch ihr zugehörige Geschichte, Architektur und Bürgerschaft. Sie sind alle Ulm - geprägt durch Münster, Schwörmontag und Donauufer - und doch wird bei Spaziergängen durch die Straßenzüge, bei Quartierswochenmärkten und Veranstaltungen in Bürgerzentren klar: die Quartiere haben eine eigene Identität.

Diese Quartiersidentitäten wollen wir städtebaulich stärken und intensivieren, denn die Stadtteile und Ortschaften übernehmen gesellschaftlich und infrastrukturell wichtige Funktionen, die in Zukunft noch wichtiger werden. Ökologisch und städtebaulich ist es sinnvoll bestehende Quartiere flächensparend und umweltschonend - vor allem in die Höhe - nachzuverdichten, bevor sich Ulm in die Fläche ausbreitet und zusätzlich Fläche versiegelt wird. An manchen Stellen ist ein Geschoss mehr als bisher angemessen, teilweise sind auch Neubauten mit oder Aufstockungen bis zu sieben Stockwerken möglich. Dadurch wird der Grad an Urbanität in Ulm zusätzlich steigen. Damit dabei keine negativen Folgen einer Großstadt mit anonymen Straßenschluchten entstehen, sind Stadtteilidentitäten sozial und städtebaulich wichtig. Auch wenn die Zahl an Bewohner*innen zunimmt, wollen wir dafür sorgen, dass man sich kennt, begegnet, ins Gespräch kommt und gemeinsam Gesellschaft gestaltet. Konkret fordern wir daher Identifikationsorte in den Quartieren zu stärken oder überhaupt ins Leben zu rufen. Dabei spielen Quartiersplätze, belebte Parks und Bürgerzentren eine bedeutende Rolle, bei denen man sich zu soziokulturellen Veranstaltungen treffen kann und die Platz für einen Wochenmarkt, Konzerte und vielem anderen bieten/darstellen, was Menschen im Quartier zusammenbringt. Auch öffentliche Institutionen können sich zu Quartiermittelpunkte entwickeln, wie der Bau des Bildungscampus Eselsberg vormacht. Für den Schulbetrieb ist es dort das Ziel mehr Räume für Gruppen- und Einzelarbeit zu errichten, die dem neustrukturierten Schulalltag der Schüler*innen und Lehrer*innen gerecht wird: Selbstlernecken, Gruppentische, Räume für punktuellen Input durch den Lernbegleiter. Insbesondere muss die Raumsituation auch dem Umstand entsprechen, dass Schüler*innen immer mehr auf dem Schulgelände ganztags ihre Zeit verbringen. Und darüber hinaus: der Bildungscampus Eselsberg soll architektonisch das unterstreichen, was Schule heute ausmacht. Das Zentrum eines Quartiers, in dem tagsüber gelernt, gespielt, musiziert und künstlerisch gestaltet wird und dessen Räume nach Ende des Lehrbetriebs offen für Vereine, Bürger*inneninitiativen und andere Gruppen sind. Ein Treffpunkt für die Menschen, die am Eselsberg leben, zu dem Erwachsene und Schüler*innen motiviert hingehen, weil dort Leben passiert. Bei allen Veränderungen sollen gleichzeitig die Gegebenheiten in den Ortschaften und Stadtteilen angemessen Berücksichtigung finden.

Im selben Atemzug zu nennen, sind die Bestrebungen Coworking Spaces in allen Quartieren zu etablieren, die der geänderten Arbeitswelt nach Corona Rechnung tragen würden. Wenn Arbeitgeber*innen davon ausgehen, dass die Beschäftigten, wenn möglich, zunehmend nicht vom Firmensitz aus arbeiten sollen, stellt sich die Frage, wie man eine Arbeitskultur schafft, in der der Einzelne sich nicht isoliert, sondern ins Quartier integriert. Coworking Spaces, kombiniert mit digitaler Technik, haben dabei auch den Vorzug, dass durch Remote-Arbeitsplätze lediglich kurze Arbeitswege anfallen und so weniger Verkehrsaufkommen auf der Straße stattfindet.

Die damit einhergehende Dezentralisierung Ulms hat auch weitere ökonomische und ökologische Vorteile. Die Reduzierung von Verkehrsbewegungen ist nicht nur für die Umwelt in Zeiten von Klimawandel wichtig. Kurze Wege sind das Ziel. Das bedeutet in jedem Stadtteil und Ortschaft befinden sich Geschäfte des täglichen Bedarfs, Freizeitangebote und erweiterte Angebote der Daseinsfürsorge (Arztpraxen, Kultur- und Bildungseinrichtungen, etc.), und selbst der Arbeitsweg kann durch die Zunahme von Home-Office wegfallen. Dadurch werden die Radien, in denen wir uns regulär bewegen kleiner, die Verkehrsbelastung und die Notwendigkeit für individuellen Verkehr per Automobil nehmen ab. Dieser Umstand macht deutlich: ohne die Verkehrswende ist kein zeitgemäßer Städtebau zu denken.

BAUEN IN ULM

// UMWELTSCHUTZ UND WOHNUNGSBAU MÜSSEN KEIN WIDERSPRUCH SEIN
// WOHN- UND BAUPOLITIK SIND IM GRUNDE SOZIALPOLITIK
// FÖRDERUNG VON BAUEN IN BAUGEMEINSCHAFTEN

Wohnen und Bauen sind eine der entscheidenden sozialen Fragen unseres Jahrzehnts - Wohn- und Baupolitik sind im Grunde Sozialpolitik. Das liegt daran, dass die Nachfrage nach Wohnraum größer ist als das Angebot in Ulm und gleichzeitig Grundstücke zur Bebauung rar sind. Hohe Preise sind die Folge, die sich nur wenige leisten könnten. Gleichzeitig gilt es Fehler voriger Dekaden zu vermeiden, in denen soziale Homogenität in Großsiedlungskomplexen vorherrschend waren. Soziale Durchmischung, bezahlbarer Wohnraum, ein durchdachtes Verhältnis von Eigentum, Mietwohnungen und staatlich unterstütztem Wohnen sowie die Umsetzung neuer Wohnkonzepte sind daher zentral.

Wir fordern, dass zukünftige Bauplätze nicht nach dem Kriterium Preis vergeben werden, sondern dass diejenigen Interessenten den Zuschlag bekommen, die das geeignetste Konzept vorweisen. Bei den Kriterien der Konzeptvergabe sollen neben architektonischen - von in die Umwelt einpassende Gestaltung bis hin zu möglichst nachhaltigen Materialien sowie Bauweisen - besonders soziale Faktoren eine Rolle spielen. Das bedeutet, dass ein Augenmerk darauf geworfen werden soll, wie sich die Nutzung des Bauprojekts in die soziale Struktur des Quartiers einfügt - im Hinblick auf Vielfalt und sozialer Durchmischung - und wie sich durch intelligente und kreative Planung die Arbeits-, Wohn- und Lebensqualität sowie die Quartiersidentität sichern und sogar steigern lässt. Die Konzeptvergabe wird bereits punktuell von der Stadtverwaltung Ulm umgesetzt. Unsere Forderung ist, dass sie regulär bei allen Investorenprojekten in Ulm angewandt wird.

Eng damit verknüpft ist das Bauen von Gebäuden in Form von Baugemeinschaften, was den Bauherr*innen vielen Vorteile bringt: Mehr Möglichkeiten zur Gestaltung als wenn man einem Investor eine fertige Wohnung abkauft, gehören dazu. Auch spart man Kosten, wenn man nicht alleine baut, etwa durch weniger Grunderwerbsteuer. Zusätzlich kann man durch Direktvergabe einsparen - so sagen Studien -, dass Gemeinschaftsbauprojekte bis zu 30 Prozent günstiger sind als Einzelprojekte und das bei höherer Qualität. Ein Faktor der den Preis dämpft ist darüber hinaus, dass doppelte Finanzierungskosten wegfallen. Das sind die Gründe, weswegen wir uns dafür ein einsetzen, dass Baugemeinschaften gefördert werden, die den üblichen Kriterien vollumfänglich entsprechen. Diese Kriterien haben zur Grundlage, dass die Bauherr*innengemeinschaft alle Rechte eines einzelnen Bauherr*in ausüben. So soll die Gemeinschaft entscheiden, wer Teil ihres Kreises ist und wer die am Bau beteiligten Firmen sind. Sie kaufen das Grundstück selbst und sind selbst in einer Rechtsform organisiert. Dabei setzen wir als Mindestanzahl an Gründungsbauherr*innen ein Drittel der für das Projekt notwendigen Eigentümer*innen, die eine professionelle Projektsteuerung gewählt haben. Zwielichtige Geschäftsmodelle, die sich nur den Deckmantel einer Baugemeinschaft geben, um Grundstückszuschläge abzugreifen, müssen identifiziert und abgewiesen werden.

Ein interessantes Verfahren bei denen die öffentliche Hand in Form der Stadt Bauherrin ist, sehen wir in dem sogenannten Vergabeverfahren Planen&Bauen. Bei diesem Verfahren, das erfolgreich beim Bau des IHK-Gebäudes in Reutlingen angewandt wurde, werden die verschieden Bauaufträge vom Elektriker, Sanitär bis hin zum Fliesenlegen nicht einzeln ausgeschrieben, sondern in gesammelten Paketen an gewissermaßen Generalunternehmer*innen vergeben, deren Auftrag es ist zu einer Summe X ein Krankenhaus, einen Kindergarten, ein Schwimmbad oder ein anderes städtisches Gebäude zu bauen. Wichtig ist dabei, dass die Stadt nicht das preislich günstigste, sondern das qualifizierteste Angebot wählt und dabei Kriterien wie Nachhaltigkeit und ökologische Baustoffe in die Entscheidung mit einfließen kann. Der Vorteil für die Verwaltung läge

// 10% BELEGUNGSRECHTE FÜR DIE STADT ULM
// BAU IN DIE HÖHE, UM KEINE WEITEREN FLÄCHEN ZU VERSIEGELEN
// ANSPRUCHSVOLLEN GESCHOSSWOHNUNGSBAU STATT EINFAMILIEN- UND REIHENHÄUSER

auf der Hand: nicht jede Bautätigkeit müsste aufwendig neu - je nach Umfang in ganz Europa - ausgeschrieben werden, was die Verwaltungen effektiv entlasten und Kapazitäten für strategisch wertvolle Prozesse eröffnen würde.

Bei Gewerbeimmobilien fordern wir die Einführung des Erbbaurechts. Für uns ist klar: wenn die Erwerber*innen mit dem Grundstück und der Bebauung gewerblich Geld verdienen wollen, dann soll die Stadt Ulm sich die Erbbaurechte sichern. Das hieße, nach 100 Jahren gehen die jeweiligen Grundstücke wieder zurück in städtischen Besitz. Das Gebäude auf dem Grundstück würde dabei immer noch dem Eigentümer*in gehören und müsste von der Stadt abgekauft werden.

Ein weiteres, interessantes Konzept: Mehrfamilienhäuser können nach dem Gebot auf die Startmiete vergeben werden: Die Stadt legt Baustandards fest sowie Begrenzungen, wie stark die Mieten später angehoben werden können. Der Bauträger, der die niedrigste Startmiete bietet, bekommt den Zuschlag.

Bei Wohnprojekten setzen wir uns darüber hinaus dafür ein, dass die Stadt Ulm 10% Belegungsrechte für sich behält und somit gewährleistet, dass auch Menschen einen Zugang zum Wohnungsmarkt haben, die sonst nicht zu ihren eigenen (gemieteten) vier Wänden kämen.

„Nachverdichtung geht vor!“ Besonders der Bau in die Höhe ermöglicht, dass keine weiteren Flächen versiegelt werden müssen und Grünflächen ihre positive Wirkung auf das Mikroklima Stadt entfalten können. Sollten die Zahlen an wohnungssuchenden Menschen in Ulm trotzdem weiterhin steigen, sehen wir die Erschließung von neuen Wohngebieten in der Fläche als letztes Mittel, um der sozialen Fragen „Wohnen“ zu begegnen und den Wohnungsmarkt in Ulm zu entlasten. Bei der Neuerschließung von Wohngebieten- und der Ersterrichtung von Häuserblocks ist ein hohes Maß an Kreativität und Umsicht walten zu lassen, so wie es am Weinberg geschehen ist. Wir sind der Überzeugung Umweltschutz und Wohnungsbau müssen kein Widerspruch sein, sondern können gemeinsam gedacht werden. Die soziale Frage und ökologische Frage sind mit demselben Set an Konzepten beantwortbar:

- Wir plädieren für anspruchsvollen Geschosswohnungsbau statt Einfamilien- und Reihenhäuser. Das hat den Grund, dass Geschosswohnungsbau weniger Fläche als Einfamilienhäuser versiegeln und im Verhältnis deutlich mehr Wohneinheiten für Bewohner*innen entstehen. Das schont die Umwelt, spart Ressourcen und schafft gleichzeitig mehr Wohnraum für Menschen.

- Wir sind der Überzeugung, dass neue Einfamilien- und Reihenhäuser im urbanen Raum - sowohl von ökologischen als auch sozialen Gesichtspunkten - nicht mehr zeitgemäß sind. Stattdessen wollen wir den Bau von großen Wohnungen fördern, die mit vier bis sechs Räumen eine Alternative zu Einfamilienhäusern für Familien darstellen. Zusätzlich sollen auch hier Kaufoptionen für Eigentumswohnungen geschaffen werden.

- Große Wohnungen hätten auch den Vorteil, dass man sie modularisiert bauen könnte. Das heißt, dass sie bei Errichtung so geplant werden, dass sie mit geringem Aufwand in zwei vollwertige, kleinere Wohnungen geteilt werden können. Sollten die Kinder einer Familie ausziehen und die Wohnung zu große sein, könnte man den zweiten Teil vermieten oder verkaufen.

- Das Prinzip „House-in-House“ ist ein Beispiel, wie man verschiedene Bedürfnisse unterschiedlicher Bewohnergruppen mit architektonisch kreativen Mitteln - im wahrsten Sinne des Wortes - unter ein Dach bringen kann. Dabei werden auf eine Reihenhauszeile mehrere Stockwerke Geschosswohnungsbau aufgestockt. So wird wertvolle Fläche nicht versiegelt, viele Quadratmeter Wohnraum geschaffen und unterschiedliche Wohnraumbedürfnisse bedient.

- Im innerstädtischen Bereich soll immer geprüft werden, ob Nachverdichtung durch Aufstocken der Etagenanzahl möglich und im Einzelfall angemessen ist.

Des Weiteren unterstützen wir das Prinzip „Renovieren statt Abreißen“, denn bei Abriss und Neubau ist der Energieeinsatz erheblich höher als bei einer Altbaumodernisierung. Die

// „RENOVIEREN STATT ABREISSEN“
// VERMEHRT AUF ÖKOLOGISCHE, NACHWACHSENDE UND RECYCLEBARE ROHSTOFFE SETZEN

benötigten neuen Baustoffe herzustellen und zu transportieren entspricht bis zu 30 Jahren der Betriebsenergie. Wir finden; der horrende Schatz an Rohstoffen und Energie, der in Bausubstanz gebunden ist, darf nicht auf der Mülldeponie entsorgt werden. Insbesondere in Zeiten, in denen die Bauwirtschaft besonderen Herausforderungen entgegensteht. Die Corona-Pandemie hat die Lieferketten gestresst und der russische Krieg gegen die Ukraine verknappt zusätzliche alle Produkte aus Erdöl. Doch sind nicht nur Dachabdichtungen und Dämmstoffe Mangelware, sondern auch bei Stahl und Holz können die Gewerke auf Grund starker Schwankungen an der Börse keine seriösen, mittelfristigen Angebote mehr vorlegen. Daher sind wir der Meinung, dass es in Zeiten von Baustoffmangel unverantwortlich ist, weiterhin bei Bestandsprojekten den Abriss und Ersatzneubau einer Sanierung vorzuziehen.

Daraus leitet sich auch die nächste Forderung ab: beim Bau sollten im Zeichen der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes vermehrt auf ökologische, nachwachsende und recyclebare Rohstoffe gesetzt werden. Nur so können wir dem Ziel in Zukunft klimaneutral zu bauen wesentliche Schritte näherkommen. Holz, wiederverwendete Backsteine und Recycling-Beton statt energieintensive Backstein- oder Neubetonwände. Im Bereich Dämmmaterialen unterstützen wir Initiativen, die nur noch mineralische Stoffe zum Isolieren statt Wärme-Dämm-Bundsysteme verwenden.

Wir sehen: Wohnen verändert sich. Deswegen muss auch Bauen sich verändern. Soll in allen Haushalten Homeoffice und bei Bedarf auch Distanz-Unterricht möglich sein, müssen wir die Verlegung von leistungsfähigen Glasfaserkabeln forcieren. Gehen wir in der Verkehrswende den Zwischenschritt über Elektrofahrzeuge, seien es Autos, Scooter oder Fahrräder, brauchen wir stärkere Zufuhrstromkabel für die Vielzahl an E-Ladestationen in einem Wohngebiet oder in einem Mehrparteienhaus. Daher setzen wir uns dafür ein, dass flächendeckend 70KW Leitungen verlegt werden.

Das Laden von E-Autos wird relevant für die Stadtentwicklung und -planung nicht nur im Hinblick auf die Nachrüstung von Tiefgaragen und Parkhäusern mit Wall-Boxen, sondern auch durch intelligente Planung der Ladeinfrastruktur in öffentlichen Räumen in Kombination mit Parkplatzgebühren. In der Innenstadt haben viele Anwohner*innen keinen eigenen Stellplatz und sind auf öffentliche Ladesäulen angewiesen. Je nach Auto und Ladesäule nimmt das Laden an einer E-Ladesäule jedoch mehrere Stunden in Anspruch, was bei einer Höchstparkdauer von 2 Stunden theoretisch gar nicht möglich ist. Wenn man alle zwei Stunden einen Parkschein löst, um das Auto vollständig zu laden, kommt man rasch auf bis zu 20€ Parkgebühren, zusätzlich zu den 35-65 cent/kWh für den Strom. So ist das Laden in Ulm fast teurer als das aktuelle Tanken mit Diesel. Um diesen Missstand bürgerfreundlich zu beheben, plädieren wir dafür, dass die SWU diese Ladeparkplätze bewirtschaftet und das Parken in den Ladepreis mit einpreist. Moderner Verkehr gekoppelt mit grüner Stadtentwicklung. So geht grünes Ulm.

BEGRÜNUNG

// FASSADENBEGRÜNUNG UND PFLANZENLINSEN FÖRDERN
// EINFÜHRUNG EINER BAUMSCHUTZSATZUNG IN ULM
// FLÄCHENENTSIEGELUNGSPROGRAMM PERSONELL & FINANZIELL BESSER AUSSTATTEN

Läuft man durch Ulm findet man Altstadt-Architektur mit Fachwerkhäusern im Fischerviertel, Gründerzeit-Häuser entlang der König-Wilhelm-Straße und eine stilprägende Moderne in der Neuen Mitte. Und Plätze. Und breite Straßen. Oft versiegelt mit Pflastersteinen und Beton. Zu oft wie wir finden. Wir stellen uns viel eher ein begrüntes Ulm vor, in dem Fassaden blühen, kleine Stadtgärten an unerwarteten Stellen ihre diverse Flora zeigen und grüne Flächen die Stadt atmend kühlen. Statt harten Beton und Pflastersteine könnte auch Raum für Spielplätze und öffentliche Quartiersgärten als Treffpunkt für die Bewohner*innen entstehen.

Das, um was es sich dabei verwaltungstechnisch handelt, nennt sich Flächenentsiegelung. Dafür gibt es ein Programm der Stadtverwaltung, das jedoch nur marginal eingreift und auf ebenfalls marginale finanzielle Mittel sowie wenig Personal zurückgreift. Sowohl dieses Flächenentsiegelungsprogramm als auch das Amt zuständig für Grünflächen gilt es daher personell und finanziell besser auszustatten, um mit Priorität die Entsiegelung von Plätzen, Straßenstreifen und breiten Straßen voranzutreiben.

Doch nicht nur die öffentliche Hand kann bei der Begrünung der Stadt mithelfen, sondern auch private Eigentümer*innen, wofür der gesetzliche Rahmen jedoch vereinfacht werden kann. Will man Fassadenbegrünung fördern, dann muss das auch möglich sein, wenn die an der Fassade wachsenden Pflanzen in den öffentlichen Raum ragen. Grenzbebauung darf kein Hindernisgrund für grün-atmende Mauern sein. Gleiches gilt für sogenannte Pflanzenlinsen, die an Gebäudefassaden als kleine, mit Erde gefüllten Vorsprünge angebracht werden, aus denen gesetzte Pflanzen hervorsprießen können.

Wir wissen: all das braucht neben politischem Willen und verwaltungstechnischem Geschick vor allem Eins: Zeit. Um dennoch die brütende Hitze unter der Sommersonne in Ulm zur reduzieren und gleichzeitig den schneidenden Winterwind zu brechen, schlagen wir vor kurz- bis mittelfristig sogenannte Grüncontainer zu mieten. Solche Pflanzen-Container sind leicht aufstellbar und stellen neben schattenspendenden Grün gleich auch Sitzmöglichkeiten für Passant*innen bereit.

Ferner sind Bäume zentral für ein gesundes Stadtmikroklima. Sie spenden Schatten, betreiben Photosynthese, sind Lebensort und Nahrungsquelle für heimische Tiere. Wir finden: Bäume in Ulm müssen nach wie vor Bauprojekten zu leicht weichen. Wir fordern daher die Einführung einer Baumschutzsatzung in Ulm, die regelt, dass Bäume auf dem Ulmer Stadtgebiet nur mit Sondererlaubnis gefällt werden dürfen.

All dies ist insbesondere relevant im Hinblick auf Folgen des Klimawandels wie etwa Starkregenereignisse. Ist die Stadt voll versiegelt, hat das Wasser wenig Fläche um zu versickern und Gassen und Straßen ohne Bepflanzung durch Bäume und Büsche sind Gelegenheit für Wassermassen ungehindert an Fahrt aufzunehmen und Autos, Brücken und Häuser mitzureißen.

PARKEN UND VERKEHR

// NEUE QUARTIERE NUR ERSCHLIESSEN, WENN EIN GEEIGNETER ÖPNV-ANSCHLUSS MÖGLICH IST // E-LASTENRÄDERN, MOBILTIÄTSSTATIONEN, CAR-SHARING UND UND EINEN ATTRAKTIVEN ÖPNV // EIN ÖFFENTLICHES RADVERLEIHSYSTEM EINFÜHREN

A propos Linie 2: Wer eine Großstadt entwickelt, muss sich auch überlegen, wie die Bürger*innen sich in dieser Großstadt bewegen. Wie können wir gewährleisten, dass bei wachsender Bevölkerungsanzahl und Menschendichte Ulm nicht im Verkehrskollaps erstickt? Wie kommen wir zukünftig von Wiblingen zum Eselsberg, oder von Unterweiler nach Jungingen, ohne überproportional viel Nerven und Minuten auf der Straße zu lassen? Zentral dafür ist die Verkehrswende: weg vom motorisierten Individualverkehr hin zu alternativen Mobilitätskonzepten wie Fahrrad und ÖPNV. Konkrete Maßnahmen umfassen dabei die Taktverdichtung des ÖPNVs, smarte Umstiegsmodalitäten und preisgünstige, zielgruppenorientierte Tarifangebote für die Bürger*innen. Klar ist für uns, dass neue Quartiere nur erschlossen werden sollen, wenn ein geeigneter ÖPNV-Anschluss möglich ist - am besten mit einer Straßenbahn.

Ein weiterer Baustein der Verkehrswende ist die vernetzte Mobilität, die wir über digitale Services verwirklicht sehen wollen. Ziel muss es sein, durch intelligente Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsarten eine attraktive Alternative zum Automobil zu schaffen. Ein öffentliches Radverleihsystem würde hierzu dienen: von der Trambahnhaltestelle bis zum Zielpunkt sind es noch 15 Minuten zu laufen? Kein Problem, wenn ein Leihfahrrad an der Haltestelle bereitsteht, mit dem man dieselbe Distanz in wenigen Minuten überwinden kann. Unkompliziert buchbar per App. Das muss die Stadt für eine moderne Verkehrspolitik anbieten.

Und auch die Parkproblematik ließe sich im Zuge der Verkehrswende lösen: Uns ist bewusst, dass der öffentliche Raum nicht nur in der Innenstadt ein knappes und wertvolles Gut ist - dazu noch mit hoher Nutzungskonkurrenz. Hier konkurrieren parkende Autos mit anderen möglichen Nutzer*innen: wie etwa Cafés, spielende Kinder, Grünstreifen: kurz all das was uns Bürger*innen das Leben erfreulich macht. Lösen wir uns vom der klassischen Vorstellung, es müsse pro Haushalt ein bis zwei PKWs geben, und lassen uns ein auf die Chancen und Vorzüge von E-Lastenrädern, Mobiltiätsstationen, Car-Sharing und einem attraktiven, da verdichteten, ÖPNV. Weniger Autos bedeutet nicht nur weniger Lärm, Abgase und Stau, sondern auch weniger stehendes Blech. Es ist Zeit, dass die Bürger*innen ihren öffentlichen Raum wieder für die Fülle ihrer Bedürfnisse in Anspruch nehmen und nicht der PKW-Mobilität unterordnen.

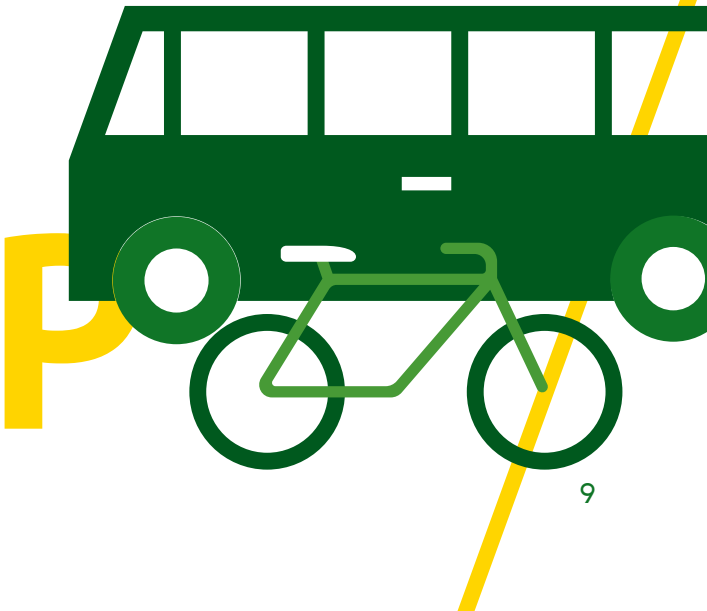
Ein Konzept, das dies in greifbare Nähe bringt, sind die „Super-Blocks“ in Barcelona. Hier wird Verkehrsführung explizit als städtebauliches Instrument gedacht:

„Bei diesen Superblocks (auf Katalanisch „Superilles“), werden bis zu neun Häuserblocks zusammengefasst. Innerhalb dieser Superblocks haben Fußgänger und Fahrradfahrer Vorrang. Bei zweispurigen Straßen wird den Autos eine Spur weggenommen: Kinder können hier spielen, Anwohner auf neu errichteten Parkbänken Kaffee trinken und plaudern.

Das triste Grau der Straße wird durch bepflanzte Hochbeete, Blumenkübel und Bäumen ersetzt. Autoverkehr ist auf den verbleibenden Einbahnstraßen - wenn überhaupt - nur mit 10 bis 20 km/h erlaubt. Die Folge: Die Straßen werden zum erweiterten Wohnzimmer. Man hört Kinderlachen statt Autolärm, atmet frische Luft statt Abgase ein, begegnet entspannten Anwohnern, die miteinander ins Gespräch kommen.1

Das Beispiel „Super Blocks“ in Barcelona* beweist: Nachhaltigkeit und Stadtentwicklung sind keine Gegensätze, sondern wecken gemeinsam gedacht neue Potentiale. Potentiale für den Weg hin zur menschengerechten Großstadt Ulm.

*https://www.barcelona.de/de/barcelona-superblocks.html



MISCHNUTZUNG

// MISCHNUTZUNG STATT „NUTZUNGSMONOKULTUREN“

Wir treten dafür ein, dass in Quartieren Mischnutzung statt „Nutzungsmonokulturen“ herrschen soll. Wir wollen keine funktionale Trennung nach Quartieren. Im Zeichen der Dezentralisierung soll dort wo gewohnt, auch gearbeitet und die Freizeit verbracht werden, sodass keine Schlafstädte oder reine Arbeitsviertel entstehen. Die Wissenschaftsstadt ist hierfür ein Beispiel. Bislang findet dort nur Forschung statt, abends verlassen Dozent*innen, Studierende und Forscher*innen jedoch wieder das Areal. Zwar ist die Wissenschaftsstadt mit der Linie 2 gut angebunden, dennoch wird hier Transportaufwand betrieben, der nicht sein müsste. Langfristig stellen wir uns in der Wissenschaftsstadt Wohnquartiere, Ausgehmöglichkeiten wie Restaurant und Bars und ein Naherholungsgebiet am Uni-Wald vor.

INTERGENERATIONELLE SOWIE INKLUSIVE SOLIDARITÄT

// TAUSCHBÖRSE EINRICHTEN

// BARRIEREFREIES UND ALTERSGERECHTES BAUEN UND WOHNEN

//ANPASSUNGEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Barrierefreies und altersgerechtes Bauen und Wohnen ist im modernen Gesellschaftsverständnis zentral. Nur so kann es uns gelingen, alle Teile der Bürgerschaft zu erreichen und miteinzubeziehen. In einer diversen, inklusiven und alternden Stadtgesellschaft, die wir sein möchten, darf der Alltag, insbesondere wenn es ums Wohnen geht, nicht zur Belastung und Hindernis werden; vorausschauende Planung hat hierfür Sorge zu tragen.

Das spielt auch im öffentlichen Raum eine Rolle, wenn die Wahl des Straßenbelags gewählt wird. Hier gilt es auch an Senior*innen mit Rollatoren zu denken, für die der falsche Pflasterstein oft zum Hindernis wird. Auch für Mitbürger*innen mit einer Sehbehinderung muss gedacht werden und Tastlinien in den Boden gegossen werden. Für uns ist klar: nur wenn wir aufeinander achten, entsteht ein Wir-Gefühl.

Was Rücksichtnahme und Solidarität auf der einen Seite bedeutet, kann sich auch zur handfesten Kooperation entwickeln: Verlassen die Kinder das Haus oder die Wohnung, wird das eigene Domizil - mit Mitte 30 angemietet oder gekauft - oft zu groß, unpraktisch, gar zur Belastung. Besonders wenn dann noch ein Garten zu pflegen ist und die eigenen vier Wände nicht auf eingeschränkte Mobilität ausgerichtet sind. Auf der anderen Seite wächst die Anzahl an jungen Paaren, die für ihre Kinder und sich händeringend nach einer größeren Wohnung oder gar einem Haus suchen. Einen unterstützenswerten Ansatz sehen wir in einer Tauschbörse. Wenn Senior*innen nicht länger ihr zu groß gewordenes Domizil versorgen können, ziehen sie in eine von der UWS zur Verfügung gestellte Wohnung im der Stadt. Dafür bekommen junge Familien die Chance, das große Appartement oder Haus anzumieten oder zu kaufen. Ein solches Programm einzurichten und vermarkten, setzen wir uns bei der Stadt ein. Denn wir sind davon überzeugt: Wohnpolitik ist Sozialpolitik.

FAZIT

Am 29.4.2022 fand der Auftakt der neuen Veranstaltungsreihe „verlässlich mutig“ des Grünen Kreisverbandes Ulm mit dem Titel „Schule der Zukunft“ in Form einer Podiumsdiskussion statt. Weitere Veranstaltungsformate zu kommunalpolitischen Themen wie Mobilität, lebenswerte Ortschaften, Kultur, Umweltschutz, Energie und eben auch Stadtentwicklung folgen. Verlässlich haben wir dabei immer die Bedürfnisse der Bürger*innen Ulms in Blick, nutzen bewährte Strukturen als Hebel für Neues und schauen, dass jede Veränderung bis zum Ende durchgedacht wird und beziehen dabei alle relevanten Faktoren mit ein; mutig gehen wir dabei neue Wege, kombinieren Bewährtes mit Neuem trauen uns out-of-the-box zu denken und zu handeln. Für Stadtentwicklung bedeutet dies ein urbanes Ulm verlässlich mit mutigen Vorhaben zu planen, sodass das sich weiterentwickelnde urbane Ulm, ein lebenswertes, ein grünes Ulm wird. Wohnen und Mobilität bedingen unser aller Alltag unmittelbar - insbesondere, wenn man Wohnbaupolitik als Sozialpolitik versteht - und müssen daher besonders verlässlich und gut umgesetzt sein. Das ist unser Anspruch. Und gleichzeitig werden wir mit der bisherigen Stadtentwicklungspolitik in Ulm an Grenzen stoßen, wenn es um die Vereinbarkeit von Wohnungsbau auf der einen Seite und Umweltschutz auf der anderen Seite geht. Unsere Ideen sind vorrausschauend und im besten Sinne mutig, um den Entwicklungen von heute und morgen mit Konzepten von heute und morgen entgegenzutreten. Verlässlich mutig.

Die Grünen Ulm.

GRÜNE
Fraktion
Ulm

Grüne Fraktion Ulm
Marktplatz 1 · 89073 Ulm

T. 0731 161-1096
F. 0731161-1097

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