

# Planungsänderungen infolge des Bürgerdialogs

Seite 1

Streckenabschnitt: Uni Süd – Theater



**1** Durch den Einbau des Gleiskörpers in diesem Bereich können Eingriffe in den Wald nicht vermieden werden. Aufgrund der Hinweise und nach Rücksprache mit den Forstbehörden und der unteren Naturschutzbehörde wurde die Anregung aufgegriffen, den Weg zu verschieben, um den gut ausgebildeten Waldsaum auf der rechten Seite der Trasse zu schonen und statt dessen den bereits weitgehend gestörten Waldsaum links der Trasse in Anspruch zu nehmen. Nach derzeitigem Stand der Untersuchungen ist dies ohne wesentliche Mehrkosten möglich. Die Untersuchung der Kostenfrage ist jedoch noch nicht abgeschlossen, so dass für diese Lösung ein Fragezeichen stehen bleiben muss.

**2** Gemäß den Vorschlägen aus der Bürgerschaft wird in diesem Abschnitt, um Einschränkungen bei den Zufahrten zu verhindern, die Trasse von der Mitte zur Seite verlagert.

**3** In der Diskussion um die Abstände zur heutigen Haltestelle Fort Unterer Eselsberg aber auch zur besseren Einbindung in den Bereich der benachbarten Wohngebäude wurde die Haltestelle Hasenkopf weiter nach Süden verlagert. Die heutige Bushaltestelle für die Linie 6 und 13 bleibt erhalten.

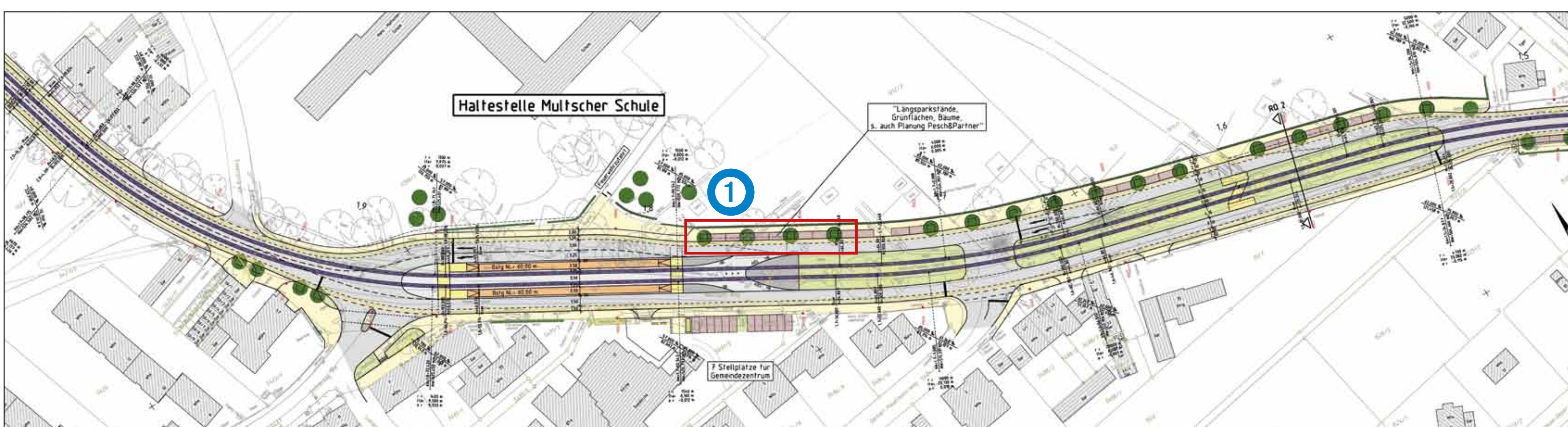


**1** In den Bereichen, in denen die Straßenbahn „straßenbündig“ fährt, wird es keine Einschränkungen oder Änderungen bei den Zufahrtswegen zu den Wohngebäuden und Garagen geben. In Bereichen, in denen die Straßenbahn auf einem eigenen Gleiskörper fährt, kann aus manchen Einfahrten nur rechts ein- und ausgefahren werden. An den Enden des eigenen Gleiskörpers und im Bereich der Kreuzungen sind daher Gleisquerungen vorgesehen, an denen die betroffenen Anwohner wenden können.

**2** Die Einrichtung bzw. Beibehaltung der Haltestelle Fort Unterer Eselsberg ist bautechnisch möglich. Jedoch hat dieser zusätzliche Verkehrshalt elementare Auswirkung auf die Standardisierte Bewertung. Die um zwei Minuten verlängerte Fahrzeit belastet an diesem Querschnitt bis zu 20.000 Fahrgäste täglich und erfordert ein weiteres Fahrzeug im Umlauf. Diese beiden Punkte führen in dem Rechenverfahren dazu, dass der Wert der Standardisierten Bewertung unter 1 fällt. Damit stellt sich die Linie 2 als nicht förderfähig dar und kann nicht realisiert werden. Auf Wunsch der Bürger wurde die Standardisierte Bewertung nochmals dahingehend ge-

prüft, ob bei einem Verzicht auf die Haltestelle Karlstraße/SWU die Haltestelle Fort Unterer Eselsberg trotzdem realisiert werden kann. Die Überprüfung hat ergeben, dass in diesem Fall der Wert der Standardisierten Bewertung zwar größer als 1 ist, jedoch von 1,36 auf 1,18 sinkt. Eine deutliche Verschlechterung des Nutzens gegenüber der vorgelegten Untersuchung. Weiterhin wurde eine vorgeschlagene Trasse westlich der Hindenburgkaserne untersucht. Diese ist bautechnisch anspruchsvoll, jedoch machbar. Allerdings liegt das Ergebnis der Standardisierten Bewertung in diesem Fall bei etwa 0,7, also deutlich unter der kritischen 1.

**3** Aufgrund des Einbaus der Gleise und der Neuordnung der Verkehrswege wird es im Mähringer Weg zum Austausch der Fahrbahndecke kommen. Über eine Vibrationsentkoppelung bzw. über den Einbau von „Flüsterasphalt“ wird nach Vorlage des Schallschutzgutachtens entschieden, das nach der Einarbeitung aller Anregungen aus der Bürgerbeteiligung vollständig ausgearbeitet wird.



**1** Im Bereich der Multscherschule sind Parkflächen vorgesehen (rote Umrandung), die zu Schulbeginn und -ende als Kurzzeitparkflächen ausgewiesen werden und somit für den Hol- und Bringverkehr zur Verfügung stehen. Die bestehenden Parkstände im Bereich der Kleingärten werden wieder hergestellt.

# Planungsänderung infolge des Bürgerdialogs

Seite 2

Streckenabschnitt: Uni Süd – Theater



**1** Nach dem Brückenneubau bleibt der Michelsberg auch weiterhin im Zehn-Minuten-Takt direkt und umsteigefrei mit der Innenstadt und dem Hbf. verbunden – und zwar über die bestehende Bushaltestelle der Linie 5. Auch zum Science Park II und zur Uni West gelangt man umsteigefrei. Wer zur Uni Süd und zu den Kliniken am Eselsberg möchte, kann stufenlos und bequem an den Haltestellen Lehrer Tal oder Multscherschule auf die Straßenbahn umsteigen.

## Prüfungsergebnisse sonstiger Bürgeranregungen

Streckenabschnitt: Uni Süd – Theater

### Bürgerfrage bzw. -anregung

### Weiteres Prozedere oder Argumente, warum eine Maßnahme nicht umgesetzt wird

#### Ortsbild und Baumaßnahmen

Der geplante Wegfall der stadtbildprägenden Rotbuchen vor dem Theater soll überprüft werden; die Verringerung auf eine Fahrspur für den MIV in der Olgastraße wird angeregt, wodurch genügend Raum für die verlagerte Haltestelle Olgastraße vor das Theater entsteht und die Bäume ggf. stehen bleiben könnten.

Es wurde geprüft, ob durch den Verzicht einer Fahrspur für den Individualverkehr die Bäume gehalten werden können. Aufgrund der heutigen und prognostizierten hohen Verkehrsbelastung ist dies jedoch nicht möglich. Aus diesem Grund wird derzeit geprüft, inwiefern das Grünkonzept für die Umgestaltung des Theatervorplatzes angepasst werden kann.

Gibt es Einschnitte in die Kleingärten südlich der Haltestelle Multscherschule?

Ja, es wird dort Eingriffe geben, die wir jedoch so gering wie möglich halten werden. Wir werden die Parzellen alle vermessen und dann mit den betroffenen Pächtern das Gespräch suchen und gemeinsam mit den städtischen Kollegen nach Lösungen suchen. Auf Eingriffe im Bereich der Kleingärten konnte nicht verzichtet werden. Die zugesagten Gespräche mit den betroffenen Pächtern werden noch geführt.

Wie soll die Neuordnung der Zufahrten zu den Wohngebäuden und Garagen des Mähringer Wegs konkret aussehen?

In den Bereichen, in denen die Straßenbahn „straßenbündig“ wie im Bereich Söflingen fährt, wird es keine Einschränkungen oder Änderungen geben. In Bereichen, in denen die Straßenbahn auf einem eigenen Gleiskörper fährt, kann aus manchen Einfahrten nur rechts ein, und rechts ausgefahren werden. An den Enden des eigenen Gleiskörpers und im Bereich der Kreuzungen sind daher Gleisquerungen vorgesehen, an denen die betroffenen Anwohner wenden können.

An der Haltestelle „Eselsberg Hasenkopf“ sollen die Zufahrten zu den Wohngebäuden und Garagen des Mähringer Wegs z. T. neu geordnet werden.

Die heutige Zufahrt direkt vom Mähringer Weg ist im Bereich der Haltestelle nicht mehr möglich. Gemeinsam mit der UWS werden derzeit verschiedenen Lösungen diskutiert.

# Prüfungsergebnisse sonstiger Bürgeranregungen

Seite 3

Streckenabschnitt: Uni Süd – Theater

## Verkehrskonzept

Die Ampelschaltung am Theater sollte aufgrund der bestehenden Staugefahr verändert werden. Ist das geplant?

Die Neutorstraße ist bereits heute eine der wichtigsten und am stärksten belasteten Stadtstraßen in Ulm und entsprechend belastet sind auch die Kreuzungen (Knoten). Der Knoten am Theater und der Knoten an der Karlstraße/Neutorstraße werden für die neue Führung der Busse und Straßenbahnen in Mittellage angepasst. In diesem Zusammenhang versuchen wir, die Situation – dazu gehört auch die Ampelschaltung – zu verbessern. Aufgrund der hohen Zahl an Fahrzeugen sind die Möglichkeiten jedoch beschränkt.

Gäbe es nicht klügere Trassenführungen für die Brücke (z. B. direkt zum Mähringer Weg)?

Die in der Vorplanung dargestellte Brückenführung hält nach dem derzeitigen Planungsstand am besten die Balance zwischen Wirtschaftlichkeit und verkehrlichem Nutzen und ist daher die Vorzugsvariante.

Eine alternative Trassenführung durch den Stifterweg und Weinbergweg zur besseren Anbindung des westlichen Eselsbergs ist zu untersuchen.

Die Führung der Trasse durch Stifterweg und Weinbergweg wurde als sog. „Variante Haifischflosse“ eingehend untersucht. Letztendlich musste aufgrund der starken Steigung des Weinbergweges und der engen Kurvenradien am Knoten Stifter-/ Weinbergweg sowie der dichten Bebauung der beiden Straßen und dem damit einhergehenden Verzicht auf einen eigenen Gleiskörper die Variante aufgegeben werden.

Die Haltestelle Multscherschule könnte etwas mehr nach Norden verlagert werden, um die Wege zur Haltestelle für Anwohner zwischen Hasenkopf und Multscherschule zu verkürzen.

Bei einer Verlagerung der Haltestelle verschlechtert sich die Anbindung für die Anwohner des Gerhart-Hauptmann und des Stifterweges deutlich. Gleiches gilt für die Anwohner, die über den Weinbergweg aus dem westlichen Eselsberg kommen. Der Abstand zwischen den Haltestellen Multscherschule und Hasenkopf beträgt ca. 709 m. Der Weg zur nächsten Haltestelle ist daher ca. 355 m lang.

Wird es durch die Einfädelung der Straßenbahn auf die Kienlesbergstraße eine Verschlechterung für den MIV durch Rückstau geben?

Bei Eingriffen in den Straßenverkehr wird in der Planung sichergestellt, dass es nicht zu mehr Staus kommt, zum Beispiel durch verbesserte Ampelschaltungen.

Wenn Linie 2 kommt, sollte der Mähringer Weg vom Autoverkehr entlastet werden.

Durch die Straßenbahn wird der Mähringer Weg zunächst unmittelbar vom derzeitigen Busverkehr entlastet (Ausnahme Linie 13). Der Weg zur Universität Süd bleibt wie bisher auch für Privatpersonen gesperrt. Somit wird über den Mähringer Weg bis auf den Zielverkehr zum Eselsberg kein weiterer Verkehr erzeugt. Weitere Maßnahmen zur Verkehrslenkung sind im Rahmen des Projektes nicht vorgesehen. Durch die Stadt Ulm ist die Sperrung der Straße zum Oberberghof geplant. Diese Maßnahme ist unabhängig vom Bau der Linie 2 und wird zur Entlastung des Mähringer Weges beitragen. Die Erfahrungen zeigen, dass durch ein leistungsfähiges und attraktives ÖPNV-Angebot die Bereitschaft steigt, auf die Nutzung des eigenen Fahrzeuges zu verzichten. Auch dadurch reduziert sich der Autoverkehr im Mähringer Weg.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum in der Neutorstraße vor dem SWU-Gebäude eine Haltestelle geplant und am unteren Eselsberg keine zusätzliche Haltestelle möglich ist.

Durch die Haltestelle SWU werden die Bereiche Karlstraße, Wilhelmstraße sowie der untere Kienlesberg erschlossen. Außerdem dient die Haltestelle als Verknüpfungshaltestelle für Busse aus Jungingen bzw. aus Richtung Blautalcenter. Insbesondere für den unteren Kienlesberg wäre die nächste erreichbare Haltestelle die am Lehrer Tal oder die am Theater mit entsprechend weiten Wegen. Für die Anwohner des unteren Eselsberges stehen mit den Haltestellen Multscherschule und Hasenkopf zwei gut erreichbare Haltestellen zur Verfügung.

Die Änderung der Strecke der Buslinie 6 – mittelfristig durch das heutige Kasernenareal und kurzfristig als Schleife durch Weinbergweg, Stifterweg und Mähringer Weg – wird eingefordert. Mit einer Streckenänderung der Linie 6 würde die Haltestelle Fort Unterer Eselsberg, auch weiterhin bedient und die Nahversorgung mit dem ÖPNV im Binnenteilverkehr gut gewährleistet.

Linie 6: Die verschiedenen Möglichkeiten werden derzeit untersucht, die Ergebnisse lagen bis Drucklegung noch nicht vor.

Die Ampelanlage an der Multscherschule soll bestehen bleiben, um eine sichere Überquerung des Mähringer Wegs zu ermöglichen.

An der Multscherschule wird es auch mit der Linie 2 eine Lichtsignalanlage geben.

Im Zuge des Baus der Linie 2 soll für den Stifterweg eine Verkehrsberuhigung realisiert werden.

Der Stifterweg ist durch die Straßenbahnlinie 2 nur im Kreuzungsbereich mit dem Mähringer Weg baulich betroffen. Die Errichtung einer Verkehrsberuhigung kann daher nicht im Rahmen des Projektes Linie 2 erfolgen. Die Entscheidung zur Realisierung einer Verkehrsberuhigung obliegt daher nicht der SWU, sondern der Stadt Ulm.

Zur besseren ÖPNV-Anbindung am Eselsberg soll die Einrichtung eines Quartiersbusses/Anrufsammeltaxis geprüft werden.

Die Einrichtung von Quartierbussen und SAM-Angeboten werden im Rahmen der Untersuchungen zur Linie 6 geprüft. Die Ergebnisse lagen bis Drucklegung noch nicht vor.

# Prüfungsergebnisse sonstiger Bürgeranregungen

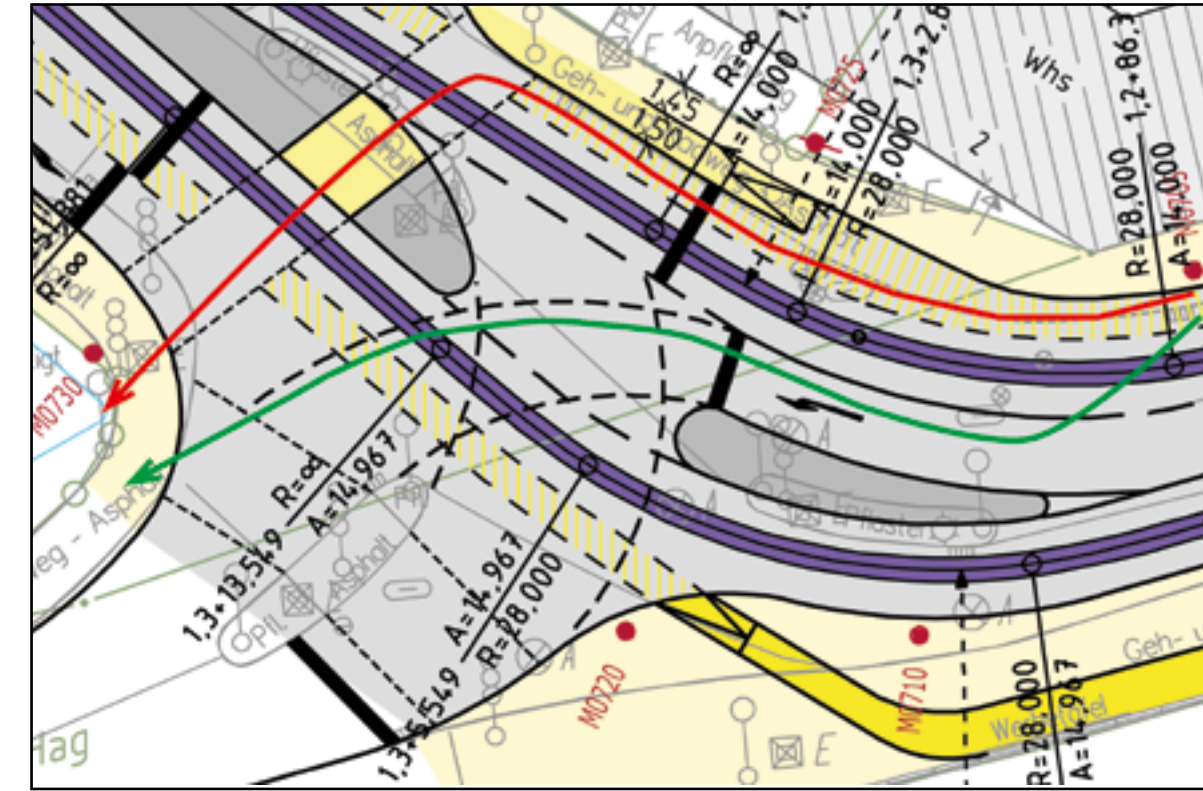
Seite 4

Streckenabschnitt: Uni Süd – Theater

## Linie 2 und Radverkehr

Bei den Planungen für den Radverkehr sollte auch berücksichtigt werden, dass die Geschwindigkeiten des Radverkehrs zunehmen, z.B. durch die schnelleren Pedelecs.

Die steigende Geschwindigkeit wurde bei der Planung berücksichtigt. Diesem Umstand wurde insbesondere bei den bergauf führenden Strecken sowie bei der Gestaltung von Knotenbereichen Rechnung getragen. So besteht beim Knoten Kienlesbergstraße/Am Bleicher Hag für den linksabbiegenden Verkehr in Richtung Westen die Möglichkeit, vom Radweg langsam über eine Rampe zum Fuß- und Radweg über den Mähringer Weg zu gelangen (rote Pfeile) – der schnelle Radfahrer wechselt auf die in der Straße gelegene Linksabbiegespur und fährt mit dem motorisierten Verkehr nach Westen (grüne Pfeile).



Die Radwegführung soll unterhalb der Wallstraßenbrücke (B10) fortgesetzt werden.

Der Planungsabschnitt Kienlesbergstraße bis Wallstraßenbrücke wird bezüglich einer verbesserten Führung für Radfahrer noch einmal untersucht. Derzeit liegen noch keine Ergebnisse vor.

In der Kienlesbergstraße im Bereich der B10-Überquerung ist die derzeitige Radwegführung schlecht geregelt und wird mitunter als gefährlich eingestuft. Im Zuge der Planungen der Linie 2 sollte eine bauliche Neuordnung und eine neue Radwegführung unbedingt geprüft werden.

Der Planungsabschnitt Kienlesbergstraße bis Wallstraßenbrücke wird bezüglich einer verbesserten Führung für Radfahrer noch einmal untersucht. Derzeit liegen noch keine Ergebnisse vor.

Die Überquerungsmöglichkeiten für den Radverkehr sollten im Bereich des Theaterplatzes verbessert werden. Es sollten nicht zu viele Ampeln überquert werden müssen.

Die Querungsmöglichkeiten am Theaterplatz werden im Rahmen der gesamten Ordnung der Ampeln überprüft und wenn möglich optimiert. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und der vielen verschiedenen Verkehrsströme an diesem Knoten sind jedoch viele verschiedene Belange zu berücksichtigen.

Im Bereich des Lehrer Tals soll die Fahrbahn verbreitert werden, um zusätzlichen Platz für bessere Radwege zu schaffen. Dafür soll geprüft werden, ob die Trasse näher an die Bahnstrecke heranrücken könnte. In diesem Fall wäre ggf. eine Überbauung der Bahnstrecke zu prüfen.

Für eine Verbreiterung der Kienlesbergstraße im Bereich des Lehrer Tals wären aufgrund der unmittelbaren Nähe der DB-Anlagen in der Hanglage umfangreiche Stützbauwerke und / oder eine Überbauung der DB-Anlagen erforderlich. Die Kosten für die Maßnahmen wären vergleichsweise hoch. Da eine Verbreiterung der Radwege spätestens im Bereich der Unterführung der Wallstraßenbrücke aufgrund der dort erforderlichen Umbauten wieder aufgegeben werden müsste, ist nur eine punktuelle Verbesserung der Situation zu erreichen. Da die vorgelegte Planung die geltenden Richtlinien für die Planung von Verkehrsanlagen einhält, wären die o.g. Maßnahmen vor dem Zuschussgeber nicht zu begründen und damit nicht zuschussfähig.

## Strecken-, Verkehrsführung

Die Linie 2 sollte das Lehrer Tal/den Berliner Ring hochfahren anstatt durch den Mähringer Weg.

Bei der Führung durch das Lehrer Tal/den Berliner Ring wird der Bereich Eselsberg vollständig ausgeklammert und müsste weiterhin mit Bussen bedient werden. Zur Wissenschaftsstadt würden so parallel fahrende Verkehre entstehen. Dies ist weder verkehrstechnisch noch wirtschaftlich sinnvoll und wird daher vom Konzessionsgeber auch nicht genehmigt.

Die Linie 2 könnte eine kleine Schleife durch das Wohngebiet am Eselsberg fahren, um so das Wohngebiet besser anzubinden.

Die Variante wird derzeit geprüft. Dabei wird eine Trassenführung um das Fort unterer Eselsberg vorgesehen, da die „Variante Haifischflosse“ aus oben genannten Gründen nicht verwirklicht werden konnte.