

Prüfungsergebnisse sonstiger Bürgeranregungen

Seite 1

Alle Streckenabschnitte betreffend

Bürgerfrage bzw. -anregung

Weiteres Prozedere oder Argumente, warum eine Maßnahme nicht umgesetzt wird

Umwelt und Sicherheit

Wie wirkt sich die Straßenbahn auf die Schulwege der Kinder aus?

Die Sicherheit des Schulwegs steht absolut im Vordergrund. Die Haltestellen sind mit ausreichend großen Warteflächen sowie mit Orientierungshilfen ausgestattet. Im weiteren Verfahrensverlauf wird die SWU auf die Schulen zugehen und gemeinsam mit Polizei und Bürgerdiensten die neuen, aber auch bestehenden Wegebeziehungen auf ihre Sicherheit prüfen. Abstimmungen wurden durchgeführt und die Schulwege grundsätzlich festgelegt. Die weitere Detailplanung, zu z.B. Fußgängerampeln, Markierungen, Umlaufsperrn, erfolgt in der Ausführungsplanung.

Wird es Schallschutzmaßnahmen geben (z. B. Schallschutzfenster)?

Diese Frage kann erst beantwortet werden, wenn das Schallgutachten vorliegt. Das Schallgutachten ist vorbereitet und wird nach Einarbeitung aller umzusetzenden Anregungen aus den Bürgerdialogen fertiggestellt.

Werden während der Bauphase ausreichend Wege für Rettungswagen, Feuerwehr, etc. freigehalten?

Hierzu gibt es in dieser Phase noch keine konkreten Planungen. Klar ist, dass die Gebäude auch während der Bauphase für die Bewohner zugänglich sein müssen; gleiches gilt für die Rettungsdienste und die Feuerwehr. Die Erreichbarkeit für die Rettungsdienste muss erhalten bleiben. Gegebenenfalls müssen die Rettungsdienste die gleichen Wege nehmen wie Baufahrzeuge. Die erforderlichen Maßnahmen und zu beachtende Punkte werden bei der Ausführungsplanung mit den Rettungsdiensten abgestimmt.

Aufgrund von Erfahrungen mit früheren Ersatzpflanzungen im Ulmer Stadtgebiet wird angeregt, Bäume mit relativer Stattlichkeit zu pflanzen (Acht Meter und höher).

Die geforderte Stattlichkeit der Bäume trifft im Bereich der Straßenbahntrasse auf das Problem des Fahrdrachtes. Es muss sichergestellt sein, dass auch bei Wind, Schnee oder beidem keine Äste in die stromführende Fahrleitung geraten. Bis Bäume die geforderte Stattlichkeit erreichen, müssen sie daher in der Wachstumsphase über der Trasse ausgeastet werden. Dadurch wird die Krone einseitig und unausgewogen. Außerhalb der Trasse sollen großkronige Baumarten gepflanzt werden. Mit den Planungen der Bäume sind bei der Linie 2 Stadtplaner, Landschaftsplaner und ein Büro für Gartenbau und Landschaftsplanung beauftragt.

Die Haltestellen der Linie 2 könnten in besonders engen Straßenabschnitten (z. B. in der Saarlandstraße) auch räumlich versetzt zueinander angeordnet werden, um zusätzlichen Platz für Rad- und Fußverkehr im Bereich der Haltestellen zu gewinnen.

Um deutlich mehr Platz für den Radverkehr und Fußgänger zu gewinnen, müssten Fahrbahn und Gleise jeweils vor dem gegenüberliegenden Bahnsteig zur Seite gerückt werden. Dadurch müssen die Straßenbahn und der sonstige Verkehr einen für die Fahrgäste unbequemen Schwenk fahren. Die Bahnsteige müssen daher weit auseinander liegen, was die Orientierung der Fahrgäste erschwert. Zudem muss am Schwenk langsam gefahren werden. Die SWU zieht daher, wenn immer möglich, zwei gegenüberliegende Bahnsteige vor.

Gibt es durch den Bau der Linie 2 keinen Widerspruch zu geltenden Denkmalschutzbestimmungen? Beispielsweise sind denkmalgeschützte Fenster teuer restauriert worden und bieten aber keinen ausreichenden Lärmschutz. Gibt es ggf. Entschädigungen?

Die Belange des Denkmalschutzes – insbesondere im Zusammenhang mit den Anlagen der Bundesfestung – sind im Rahmen der Planung geprüft worden. Nicht zuletzt darum wurde die Kienlesbergbrücke als Neubau geplant und der Umbau der Neutorbrücke verworfen. Inwieweit durch den Bau der Linie 2 Anspruch auf Lärmvorsorge besteht, wird im Schallschutzgutachten geprüft, das nach der Einarbeitung der Anregungen aus den Bürgerwerkstätten fertiggestellt wird. Sofern sich aus dem Gutachten Ansprüche hinsichtlich des Lärmschutzes ergeben, werden diese im Rahmen der Planfeststellung festgestellt.

Generell soll darauf geachtet werden, dass es durch Barrieren (Straßenbegrenzungsgitter, -zäune, -ketten) gelenkte und damit sichere Schulwege gibt.

Dieses Thema wird bereits in der jetzigen Phase mit der Polizei und der Technischen Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen intensiv bearbeitet und abgestimmt.

Fahrer der Straßenbahnen sollen gesonderte Schulungen erhalten, um weitsichtig zu fahren. Dies gilt insbesondere für die untere Römerstraße, wo für die Freihaltung von Rettungswegen aufgrund des engen Straßenquerschnitts besondere Herausforderungen bestehen.

Die Schulung der Straßenbahnfahrer ist bereits heute auf ein umsichtiges und defensives Fahrverhalten ausgelegt. Dies zeigt auch unsere Unfallstatistik. Bei den Neubaustrecken erhalten alle Fahrer eine intensive Einweisung auf die speziellen Eigenheiten jedes Straßenzugs.

Eine barrierefreie Ausführung der Haltestelle am Hauptfriedhof wird eingefordert.

Die Haltestelle am Hauptfriedhof ist nicht Gegenstand der Planung für die Linie 2, die barrierefreie Ausführung daher nicht im Projekt zu verwirklichen. Eine Prognose über bauliche Änderungen im Bereich Hauptfriedhof kann derzeit nicht abgegeben werden.

Absenkung der Gehwege an Knotenpunkten/Überwegen.

Die Gehwege an den Knotenpunkten und Überwegen werden abgesenkt. Die Details werden im Rahmen der Ausführungsplanung erarbeitet.

Die ausfahrbaren Rampen in den vorhandenen Straßenbahnen sind nach Meinung der Rollstuhlfahrer nicht zufrieden stellend; seitens der SWU wurde zugesagt, zu einem Sondergespräch „bewegliche Rampe“ mit einem Fachmann der SWU einzuladen.

Der Termin mit dem Fachmann der SWU hat am 19.04.2012 stattgefunden. Der Dialog wird fortgesetzt.

Klare Regelung wird eingefordert, wie sich ein Rollstuhlfahrer, insbesondere, wenn er alleine unterwegs ist, bemerkbar machen kann, wenn eine Rampe benötigt wird.

Der Sachverhalt wurde anlässlich des Termins zu den ausfahrbaren Rampen an den Straßenbahnen mit dem Fachmann der SWU am 19.04.2012 besprochen. Der Dialog wird fortgesetzt.

Prüfung, ob Bordsteinhöhen an kombinierten Bus-/ Bahnhaltstellen höher ausgeführt werden können. Ggf. kann ein Dresdner Kombibord eingesetzt werden.

Die Bordsteinhöhen an den kombinierten Bus-/ Bahnhaltstellen werden mit 18 cm (VK Asphalt / Bordstein) bzw. 20 cm (OK Schienenkopf / Bordstein) ausgeführt. Mit den Einstiegshöhen der Straßenbahn bzw. der Busse – diese wiederum zum Teil ausgestattet mit „Kneeling-Technik“, mit der sich die Busse zum Einstieg hin neigen können – ist somit ein barrierefreier Zutritt in alle Fahrzeuge gegeben. Durch die Verwendung des Dresdner Kombibords würde die Breite des Spaltes zwischen Wagenkasten und Bordkante größer als bei den bislang verwendeten Kasseler Bordsteinen. Daher wurde von der Verwendung der Dresdner Bordsteine abgesehen.

Bei den neu anzuschaffenden Straßenbahnfahrzeugen sollte ausreichend Platz für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Fahrräder vorhanden sein.

Dieses Thema wird im Rahmen der Fahrzeugausschreibung entsprechend berücksichtigt.

Mehr Raum für behinderte Menschen in den Straßenbahnen; es habe sich bewährt, Fahrzeuge mit Klappsitzen auszustatten, aber auch dabei wird noch Optimierungsbedarf gesehen (ausreichend Klappsitze im rechten Winkel zur Fahr- richtung).

Dieses Thema muss geprüft werden und würde dann im Rahmen der Fahrzeugausschreibung entsprechend berücksichtigt.

Anregung: pro Fahrzeug mindestens ein Platz gekennzeichnet für Rollstuhlfahrer, welcher exklusiv reserviert ist (keine Klappsitze sondern nur Stehplätze) damit die Konkurrenz mit anderen Nutzungen (Kinderwagen, Gepäck) nicht zu Ungunsten der Rollstuhlfahrer ausfällt.

Exklusivrechte sind schwer durchzusetzen, wir setzen hier auch auf ein Miteinander der Fahrgäste. Zu diesem Thema sind uns jedoch auch nur wenige Fahrgastbeschwerden bekannt.

Prüfungsergebnisse sonstiger Bürgeranregungen

Seite 2

Alle Streckenabschnitte betreffend

Ortsbild und Baumaßnahmen

Welche Straßenabschnitte werden gesperrt? Wie kommen die Anwohner zu ihren Häusern und Garagen? Wird es Umwege geben?

Zur genauen Verkehrsführung während der Bauphase gibt es in dieser Planungsphase noch keine konkreten Planungen. Klar ist, dass die Gebäude auch während der Bauphasen zugänglich sein müssen für die Bewohner, aber auch für die Rettungsdienste und die Feuerwehr. Die Planung zur Verkehrsführung während der Bauphase wird voraussichtlich aufgenommen, wenn sich im Planfeststellungsverfahren ein Beschluss zur Planfeststellung (d.h. die Baugenehmigung für die Maßnahme) abzeichnet. Ganz ohne Einschränkungen des Verkehrs lässt sich eine Maßnahme dieser Größenordnung nicht abwickeln, aber die Erreichbarkeit für Bewohner und Rettungsdienste muss gewährleistet sein.

Wo genau werden die Oberleitungen verlaufen?

Die Fahrleitungen verlaufen direkt oberhalb der Schienen. Die Aufhängung erfolgt im Wesentlichen über Fahrleitungsmaste. Um einen Mastenwald zu vermeiden, wird auch die Verwendung von gemeinsamen Masten mit Verkehrszeichen, LSA und Beleuchtung geprüft. Aufgrund technischer Gegebenheiten ist die Kombination der Masten jedoch nicht immer möglich. Wo städtebaulich vorteilhaft, prüft die SWU auch die Verwendung von Wandankern. Diese werden nur im Einzelfall verwendet und die Planung wird mit dem Eigentümer des Hauses abgestimmt.

Wird es durch die Straßenbahn Grundstückseinschnitte, z. B. in Vorgärten, geben?

Ziel ist es, die Planungen ohne privaten Grunderwerb auskommen zu lassen. Es hat sich gezeigt, dass dies nicht überall möglich sein wird. Gemeinsam mit der Stadt werden wir auf die betroffenen Eigentümer zugehen.

Im Zuge der anstehenden Baustellen während der Bauphase der Linie 2 soll ein effektives Baustellenmanagement eingerichtet werden. Das Baustellenmanagement sowie die einzelnen Bauphasen und -abschnitte sollen in einem gesonderten Bürgerbeteiligungsverfahren nochmals erörtert werden.

Die Planung zum Baustellenmanagement wird voraussichtlich aufgenommen, wenn sich im Planfeststellungsverfahren ein Beschluss zur Planfeststellung (d.h. die Baugenehmigung für die Maßnahme) abzeichnet. Ein Bürgerbeteiligungsverfahren zum Baustellenmanagement wird zu gegebener Zeit durch die SWU durchgeführt werden.

Verkehrskonzept

Car2go Anknüpfungspunkte mit der Linie 2 werden gefordert.

Die SWU steht in regem Austausch mit Car2go. Das Thema straßenbahnnahe Stellplätze wurde bereits diskutiert. Bis jetzt liegen jedoch keine konkreten Planungen vor.

Kostenlose Park & Ride Parkplätze werden gefordert.

Die SWU hat von der Stadt Ulm den Auftrag, die Straßenbahnlinie 2 zu planen. Park & Ride-Plätze wären aus Sicht der SWU zur Entlastung der Innenstadt zwar wünschenswert, diese müssten aber durch die Stadt Ulm bereitgestellt werden. Zudem bedient die Linie 2 mit den Endhaltestellen bereits jetzt Gebiete, die zumindest während der Geschäftszeiten einen hohen Parkdruck aufweisen. Weitere Parkplätze an diesen Stellen wären im Wesentlichen für Pendler mit Ziel Kuhberg / Wissenschaftsstadt attraktiv und vermutlich bald belegt, ohne dass sich die Situation für Pendler in die Innenstadt wesentlich verbessern würde. Im innerstädtischen Bereich stehen nur wenige Flächen für Parkplätze zur Verfügung. Die Nutzung dieser Flächen als Parkflächen wäre wirtschaftlich nur zu vertreten, wenn die Parkplätze kostenpflichtig wären.

SWU sollte in Ulm einen Kurzstreckentarif einführen.

Ein Kurzstreckentarif ist derzeit nicht in Planung.

Am Wochenende sollte der Takt nicht zu kurz sein - aus Rücksicht auf die direkten Anwohner.

Die Linie 2 erhält den für den Ulmer Stadtverkehr üblichen Takt auch am Wochenende.

Längere Betriebszeiten des ÖPNV am Abend, damit man Busse und Bahnen auch abends noch nutzen kann.

Die Betriebszeiten werden dem Bedarf bzw. dem voraussichtlichen Fahrgastaufkommen angepasst. Die SWU wird hier auf veränderte Bedingungen entsprechend reagieren. Anhand der folgenden Anregung bleibt jedoch festzuhalten, dass nicht alle Bürger längere Betriebszeiten befürworten. Für die Festlegung der Betriebszeiten sind daher alle Anregungen sowie die Wirtschaftlichkeit des Taktes zu berücksichtigen.

Nicht so lange Betriebszeiten am Abend zum Schutz der Anwohner.

Die Betriebszeiten werden dem Bedarf bzw. dem voraussichtlichen Fahrgastaufkommen angepasst. Die SWU wird hier auf veränderte Bedingungen entsprechend reagieren. Anhand der folgenden Anregung bleibt jedoch festzuhalten, dass nicht alle Bürger längere Betriebszeiten befürworten. Für die Festlegung der Betriebszeiten sind daher alle Anregungen sowie die Wirtschaftlichkeit des Taktes zu berücksichtigen.

Bessere Einsteigemöglichkeiten in den ÖPNV zu Stoßzeiten.

Für den Bereich der Linie 2 gilt: Alle Haltestellen werden barrierefrei ausgebaut, das Umsteigen vom Bus auf die Bahn und umgekehrt erfolgt in der Hauptverkehrsrichtung auf dem gleichen Bahnsteig. Durch die höhere Kapazität der Straßenbahn wird insbesondere zu den Stoßzeiten das Platzangebot für die Fahrgäste verbessert, sodass auch das Einsteigen in bereits volle Fahrzeuge nicht mehr erforderlich sein wird.

Erhalt der Buslinien 13 und 10 (jeweils mit dichter Taktung) wird begrüßt.

Die Planungen dazu werden weiter konkretisiert

Der geplante Wegfall der Buslinie 4 ist für viele Anwohner eine Verschlechterung, Prüfung wird erbeten.

Die Linie 2 übernimmt auf dem Kuhberg die heutige Funktion der Linie 4. Statt direktem Anschluss der neuen Mitte werden zukünftig der Hbf., die Fußgängerzone und die Wissenschaftsstadt umsteigefrei mit dem Kuhberg verbunden sein. Am Ehinger Tor besteht direkte Verknüpfung mit Bussen in die neue Mitte und zum Rathaus.

Die Anlage einer 2. Bushaltestelle auf der Lindenhöhe wird angeregt.

Die Haltestellen auf der Lindenhöhe sind nicht Gegenstand der Planung der Linie 2, weitere Haltestellen sind daher nicht im Projekt zu verwirklichen.

Bezüglich der Buslinie 6 besteht der Wunsch, diese zukünftig bis zum Kongresszentrum fahren zu lassen.

Heute bedient die Linie 6 die Haltestelle Congress Centrum. In den derzeitigen Planungen zur Linie 2 ist vorgesehen, dass die Linie 8 diese Haltestelle andient.

Es sollten möglichst keine (Bus)Haltestellen wegfallen, damit die Abstände zwischen den Haltestellen nicht zu groß werden.

Durch die Neuordnung der Verkehre werden bestehende Haltestellen ggf. verschoben und nicht alle Bushaltestellen können erhalten werden. Der durchschnittliche Haltestellenabstand (zumindest in bebauten Gebieten) liegt jedoch unter 500 m. Damit sind bis zur nächsten Haltestelle in der Regel weniger als 300 m zurückzulegen.

Bürgerdialog

Im Linie 2 Planungsprozess sollte es mehr Transparenz geben – z. B. Offenlegung aller Dokumente, Gutachten und Pläne.

Die Planunterlagen und sonstigen Dokumente wie die Berichte aus den Bürgerwerkstätten sind den Bürgern auf der Website <http://www.linie2-um.de/> zugänglich. Zusätzlich wurden die Planunterlagen im Rathaus öffentlich ausgestellt. Der Planungsprozess ist auch über die Trassenbegehungen und Bürgerwerkstätten allen interessierten Bürgern zugänglich.

Die Linie 2 sollte kein „Ulm 21“ werden. Sie sollte nicht für Negativschlagzeilen sorgen, daher Widersprüche frühzeitig klären und Kosten klar benennen.

Im Zuge des oben beschriebenen bürgeroffenen Planungsprozesses werden wie gefordert Anregungen aus der Bevölkerung und ggf. Wider- und Einsprüche frühzeitig aufgenommen und in den Planungsprozess eingebracht. Damit sind die Weichen so gestellt, dass es nicht zu einem „Ulm 21“ kommen sollte.

Prüfungsergebnisse sonstiger Bürgeranregungen

Seite 3

Alle Streckenabschnitte betreffend

Linie 2 und Radverkehr

Die Fahrradmitnahme sollte in der Linie 2 generell möglich sein.

Die Fahrradmitnahme ist bereits jetzt, mit Ausnahme bestimmter Sperrzeiten, kostenlos möglich.

Die Straßenbahn könnte ggf. einen eigenen Bereich im Innenraum für Räder haben.

Die Straßenbahnen sind mit Mehrzweckbereichen ausgestattet, in denen Fahrräder, Kinderwagen und Rollstühle Platz finden können. Exklusivstellplätze wird es nicht geben.

Es sollten ausreichend viele Fahrradabstellplätze an den Haltestellen gebaut werden, z. B. an der Haltestelle Theater - hier steigen viele Radfahrer auf den ÖPNV um.

Die Errichtung von Fahrradabstellplätzen wird geprüft und ist z.B. an den Haltestellen Uni Süd oder Theater vorgesehen. Die Errichtung hängt von der Verfügbarkeit der umliegenden Flächen und der voraussichtlichen Zahl der Nutzer an der Haltestelle ab.

Die vorgesehenen Schutzstreifen für Radfahrer werden als zu schmal angesehen.

Die vorgesehenen Schutzstreifen sind nach den gängigen Richtlinien bemessen. Breitere Schutzstreifen sind an manchen Stellen aufgrund der Bebauung an der Straße nicht möglich. Auch an Stellen, an denen baulich ein breiterer Streifen möglich wäre, müsste zusätzlich Grund von den Eigentümern erworben werden – Vorgärten oder Hauseingänge würden zusätzlich beschnitten. Aus diesem Grund wurde auf die Anlage von breiteren Streifen verzichtet.

Die Radwegführung im Bereich der Haltestellen der Linie 2 sollte nach Möglichkeit immer hinter dem Warte- bzw. Ausstiegsbereich der Haltestelle verlaufen. Eine Radwegführung vor dem Wartehäuschen entlang, wie z.B. in Leipzig, wird allgemein als nicht sinnvoll erachtet.

Die Anregung wurde umgesetzt. Die Radwegführung erfolgt hinter dem Wartehäuschen bzw. hinter dem Warte- und Ausstiegsbereich.

Die Wartebereiche für Radfahrer auf Verkehrsinseln sollten mit einer ausreichenden Tiefe geplant werden, damit beispielsweise Fahrräder mit Anhänger genügend Platz zum Warten und sicheren Überqueren der Straße haben.

In Bereichen, wo dies möglich war, wurde diese Anregung bei der Planung der Knoten berücksichtigt. Aufgrund der umliegenden Bebauung ist die dafür erforderliche Vergrößerung der Verkehrsfläche nicht immer zu bewerkstelligen. Daher können die Verkehrsinseln nicht immer mit der für Fahrradanhänger ausreichenden Tiefe geplant werden.

Im Bereich der Haltestellen ist häufig die Sicht für Radfahrer durch Werbeflächen behindert. In den Planungen der Haltestellen für die Linie 2 sollten daher berücksichtigt werden, dass die Werbeflächen die Sicht der Radfahrer nicht zu sehr einschränken.

Die ausreichende Sicht der Radfahrer wird bei der Planung dahingehend berücksichtigt, dass in Fahrtrichtung des Radfahrers nach der Wartebereich nach der Wartehalle noch mindestens 2 m vom Radweg über Barrieren getrennt ist, so dass nach der Wartehalle keine Fußgänger plötzlich den Radweg kreuzen können. Diese Forderung wurde auch von der Technischen Aufsichtsbehörde aufgestellt, die die Einhaltung überwachen wird.

Die Beläge der neuen Radwege sollten nicht zu glatt ausgeführt werden. Vor allem in Kurvenbereichen kann dies vermehrt zu Stürzen von Radfahrern führen.

Die Anregung wird in der Ausführungsplanung konkret betrachtet und nach Möglichkeit umgesetzt werden. Die Angebotsstreifen im Fahrbahnbereich werden im gleichen Material wie die Fahrbahn hergestellt.

Die Gestaltung der Haltestellen auf beiden Seiten der Straße sollte zugunsten der Sicherheit der Radfahrer durchaus auch mal unsymmetrisch ausgeführt werden (Stichwort: Sicherheit geht vor Stadtbild). D.h. die Breiten der Haltestellenbereiche sollten sich in erster Linie an den Bedürfnissen des Radverkehrs orientieren.

Die Gestaltung der Haltestellen wurde im Rahmen des Planungsprozesses mit den Radfahrverbänden abgestimmt und die Belange der Radfahrer – wo immer möglich – berücksichtigt. Dabei muss die Planung den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer Rechnung tragen. Es wurde daher bei der Planung darauf geachtet, dass die Mindestanforderungen aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt sind.

Bei den Planungen sollte darauf geachtet werden, dass Radwege nicht einfach abrupt enden.

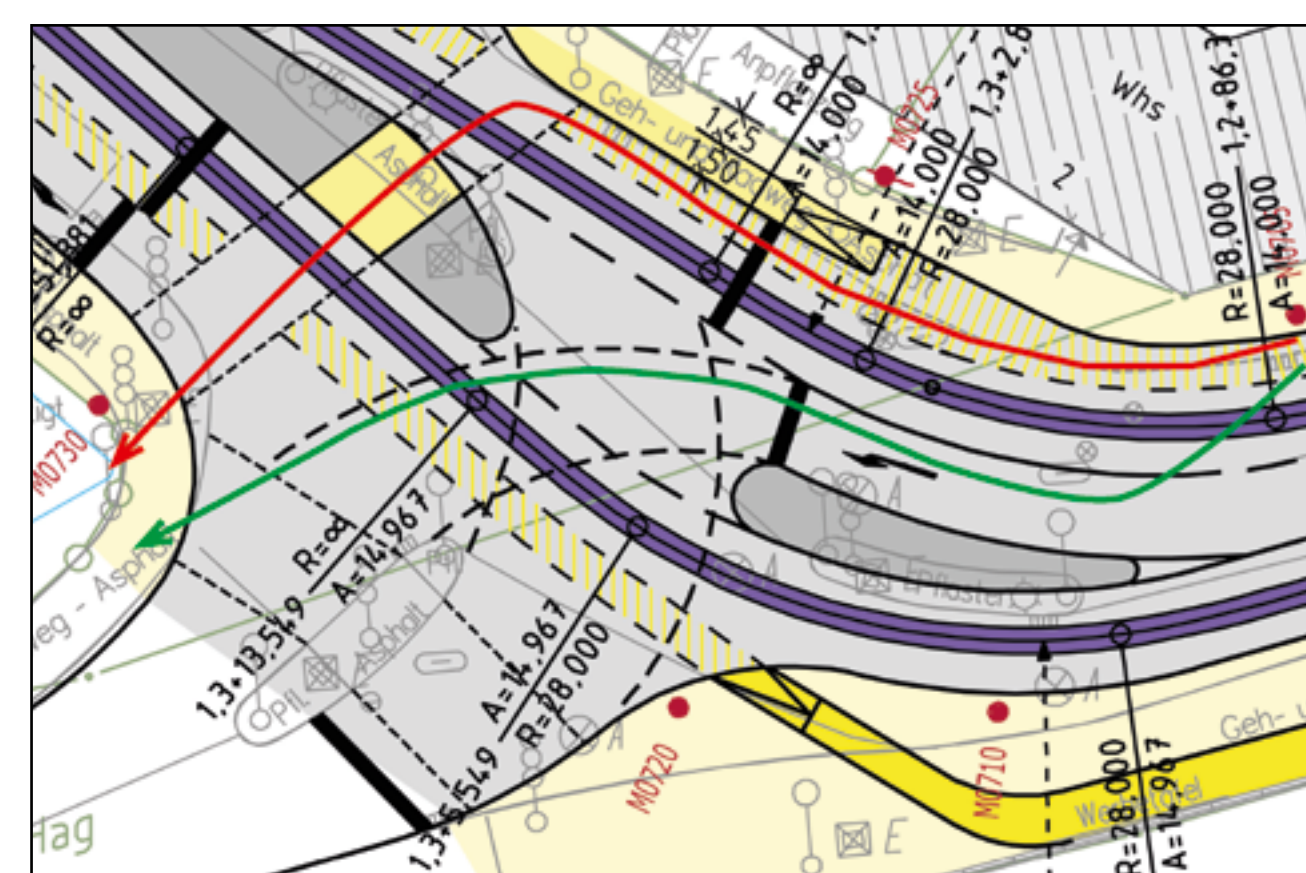
Die vorgesehenen Radfahrstreifen und -wege führen durch das Planungsumfeld und schließen an vorhandene Radwege an. Die weitere Führung der Radwege außerhalb des für die Straßenbahn zu berücksichtigenden Planungsumgriffs kann nicht durch die SWU erfolgen. In solchen Fällen wurden die Radfahrer gesichert auf die Straße geführt.

Die Belange des Radverkehrs sollten bei allen Planungen mit dem gleichen Wert berücksichtigt werden wie die Belange der anderen Verkehrsteilnehmer.

Die Belange der Radfahrer wurden im Rahmen des Planungsprozesses mit den Radfahrverbänden abgestimmt und – wo immer möglich – berücksichtigt. Dabei muss die Planung den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer Rechnung tragen. Es wurde daher bei der Planung darauf geachtet, dass die Mindestanforderungen aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt sind.

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).



Es sollte überlegt werden, ob man an besonders engen Stellen nicht Teile von Grünflächen zugunsten von etwas breiteren Radwegen opfern könnte.

Diese Diskussionen werden regelmäßig zwischen den Planern für alle Bereiche geführt, mit dem Ziel die Belange aller Verkehrsteilnehmer und Bürger gleichberechtigt zu würdigen.

Jahreskarteninhaber sollten Fahrräder kostenlos in der Linie 2 mitnehmen dürfen.

Diese Themen müssen mit dem DING geklärt werden.

Strecken-, Verkehrsführung

Die Linie 2 sollte möglichst überall auf einem eigenen Gleisbett fahren.

Wann immer möglich, wurde ein eigenes Gleisbett – zumindest in einer Richtung – vorgesehen. Zusätzliche Bereiche mit einem eigenen Gleisbett zu planen, würde insbesondere in bebauten Gebieten den Verlust aller Vorgärten und ggf. bauliche Veränderungen der Wohnhäuser bedeuten. Die damit einhergehenden Eingriffe in das Privateigentum der Anwohner sind von der SWU nicht gewollt, nicht durchsetz- und nicht finanzierbar.