



Linie 2
Anschluss Zukunft

Bürgerinformationsveranstaltung

Dialogprozess Linie 2 in Ulm

Dokumentation

Termin & Ort

Datum:	7. Mai 2012
Ort:	Kornhaus Ulm
Zeit:	19.00 bis 21.30 Uhr
Dokumentation:	team ewen, Darmstadt

Stadt Ulm

ulm **SWU**

Begrüßung

Der Baubürgermeister der Stadt Ulm, Alexander Wetzig, begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Veranstaltung. Er dankt allen Beteiligten für ihr Engagement innerhalb der letzten neun Monate, in denen bei verschiedenen Veranstaltungen mit vielen Ulmer Bürgerinnen und Bürgern, Vertretern der Stadtverwaltung, Vertretern der SWU und Planungsbüros diskutiert und gearbeitet wurde. Es habe ein „Dialog auf Augenhöhe“ stattgefunden, der von Transparenz geprägt gewesen sei und zu einer erhöhten Planungssicherheit für die SWU beitragen könne.

Ingo Wortmann, Technischer Geschäftsführer der SWU Verkehr, schließt sich dem Dank an. Die häufig sehr hilfreichen Anregungen, die im Dialogprozess bei Trassenbegehungen, Bürgerwerkstätten und anderen Veranstaltungen eingebracht wurden, seien geprüft worden. Sie wurden anhand von verschiedenen Kriterien überprüft wie technischen Vorgaben oder Kosten-Nutzen-Abwägungen (Stichwort: Standardisierte Bewertung). Daher hätten auch nicht alle Hinweise übernommen werden können. Teilweise sei in Veranstaltungen deutlich geworden, so Wortmann, dass es auch innerhalb der Bürgerschaft verschiedene Einschätzungen und teilweise kontroverse Forderungen gibt. Die Informationen aus dem Dialogprozess würden nun an die Gemeinderäte weiter gegeben, so dass in wenigen Wochen ein Gemeinderatsbeschluss gefällt werden kann.

Anschließend stellt der Moderator, Dr. Christoph Ewen, team ewen, den Ablauf und das Ziel der Veranstaltung vor: Nach einer moderierten Eingangsrunde mit Akteuren aus Ulm werden in vier moderierten Kleingruppen die Ergebnisse des Dialogprozesses und die aktuellen Planungen vorgestellt. Abschließend wird das weitere Vorgehen im Planfeststellungsverfahren skizziert und aus politischer Sicht der Dialogprozess bewertet.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Eingangsrunde äußern sich positiv über den Dialogprozess, über die frühzeitige Chance, sich zu informieren und Anregungen einzubringen. Auch wenn bereits wichtige Entscheidungen im Vorfeld getroffen worden seien (Grundsatzentscheidung zum Bau der Straßenbahn, Trassenführung in wesentlichen Punkten) könne der Prozess in vielen Punkten als beispielhaft/großer Fortschritt bezeichnet werden.

Die Vertreter verschiedener Institutionen Ulms machen in ihren Statements aber auch deutlich, dass nach wie vor Fragen offen seien wie zum Beispiel zu Schall und Erschütterung oder elektromagnetischen Feldern im Bereich der Universität (wozu ein Gutachten vergeben wurde) oder an manchen Stellen der Trasse zur Situation der Radfahrer. Auch hätten nicht alle Konflikte gelöst werden können wie z.B. in der unteren Römerstraße oder der Frage zu Haltestelle Fort Unterer Eselsberg.

Moderierte Eingangsrunde



Bei der anschließenden Öffnung der Diskussion für das Publikum werden kritische Stimmen laut, die Versäumnisse beklagen: Gespräche im Bereich der Mähringer Weges seien zugesagt worden und hätten bis heute nicht stattgefunden. Die Verlegung der geplanten Trasse im Bereich der Lise Meitner-Straße sei nicht allen anliegenden Unternehmen mitgeteilt worden. Die Firma WITec beispielsweise habe nur zufällig von den Änderungen erfahren, sei aber aufgrund seiner erschütterungsempfindlichen Produkte stark davon betroffen.

Teil 2: Arbeit in Kleingruppen

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ordnen sich nach Interesse einer der folgenden moderierten Kleingruppen zu.

Gruppe 1: Streckenabschnitt Beyerstraße – Untere Römerstraße – Römerplatz bis Römerstraße/Ecke Saarlandstraße

Gruppe 2: Streckenabschnitt Theater – Lehrer Tal – Mähringer Weg – Uni Süd

Gruppe 3: Streckenabschnitt Römerstraße/Ecke Saarlandstraße – Egginger Weg – Schulzentrum Kuhberg

Gruppe 4: Streckenabschnitt Uni Süd – Albert-Einstein-Allee – Science Park II.

Die Kleingruppenergebnisse werden anschließend im Plenum kurz vorgestellt und sind im Folgenden zusammengefasst.

Gruppe 1: Ast zum Kuhberg, Streckenabschnitt Beyerstraße – Untere Römerstraße – Römerplatz bis Römerstraße/Ecke Saarlandstraße

Herr Wortmann, SWU; Herr Feig & Herr Rimmele, Stadt Ulm; Moderation: Christoph Ewen, team ewen

In der Gruppe ging es vornehmlich um die Frage, wie sich die Parkplatzsituation durch den Bau der Straßenbahn verändern wird. Herr Wortmann machte deutlich, dass durch den Bau der Straßenbahn zwar bestehende Parkplätze entfallen werden, dass aber neue eingerichtet werden. Die Bilanz verbessere sich in Summe leicht, zumindest wenn man die StVO-gerechten Stellplätze betrachte. Herr Hangleiter, Modus-Consult, erläuterte die Methodik seines Gutachtens, auf das sich die Aussagen von Herrn Wortmann stützen. In der Diskussion wurde deutlich, dass Zweifel an der Methodik und den Ergebnissen der Studie bestehen. Herr Hangleiter Modus-Consult, zeigte auf, dass es für derartige Untersuchungen standardisierte Vorgehensweisen gebe, und dass sein Büro sich an diese Vorgaben gehalten habe. Möglicherweise werde sich die Situation hinsichtlich der nicht StVO-gerechten Parkplätze („Gehwegparken“) verschlechtern. Herr Feig, Stadt Ulm, zeigte auf, dass die Stadt bereit sei, über Maßnahmen des Stellplatzmanagements Erleichterungen für die Anwohner zu schaffen. So könne man über das Instrument des Anwohnerparkens Stellplätze für die Anwohner bevorzugt bereitstellen und die Nutzung durch Pendler aus anderen Stadtteilen, Beschäftigte von Unternehmen in der Nachbarschaft und Lehrer/Schüler reduzieren. Über Kurzzeitparkplätze könne man sicherstellen, dass dennoch Handwerker und Kunden im Quartier Parkplätze fänden. Mit privaten Parkplatz-Eigentümern werde man verhandeln um ggf. weitere Plätze für die Allgemeinheit bereitzustellen. Man müsse das Quartier jedenfalls als Ganzes sehen und dürfe nicht einzelne Straßen separat betrachten. Dies wiederum dürfe nicht dazu führen, so Diskussionsteilnehmer, dass man lange Umwege fahren müsse (Parksuchverkehr) oder mehrere hundert Meter zum Parkplatz laufen müsse, wenn man z.B. Einkäufe auslade. Ob es ein Recht auf Parkplätze im öffentlichen Raum gebe, war strittig. Aber Herr Wortmann, Herr Feig und auch Baubürgermeister Wetzig sagten zu, ihr Möglichstes zu geben, damit die Situation zumindest nicht schlechter werde. Es bestehe bereits heute ein hoher Parkdruck, und für die bestehenden Probleme könne man nicht die Straßenbahn verantwortlich machen. Wenn die Straßenbahn gebaut sei, werde man – so die Zusage – einen neuen Termin machen, Bilanz ziehen und ggf. weitere Maßnahmen einleiten. Neben dem Thema Parkplätze wurde über das Thema Erschütterungen gesprochen. Es gab skeptische Stimmen, ob die gewählte Methodik, mit der man die Empfindlichkeit der Häuser

teste, geeignet sei. Frau Kaiser, Fritz Consult, die das Erschütterungsgutachten im Auftrag der SWU erarbeitet, erklärte, dass man auch hier die standardisierte Methodik gewählt habe. Nicht jedes Haus werde untersucht, aber man untersuche ausgewählte und besonders sensible Häuser und beziehe dann Ergebnisse für die dazwischen liegenden Häuser.

Gruppe 2: Ast zur Wissenschaftsstadt, Theater – Lehrer Tal – Mähringer Weg – Uni Süd

Herr Glaser, SWU; Herr Csulits, Stadt Ulm; Moderation: Frank Buchholz, team ewen

Allgemeine Planänderungen

Herr Glaser von der SWU Verkehr ging zunächst auf zentrale Planänderungen ein. Er erläuterte, dass es fünf großzügige Baumneuanpflanzungen vor dem Theater als Kompensation für den Wegfall der Rotbuchen geben wird und die ÖPNV-Erreichbarkeit des Michelsbergs zukünftig über attraktive Umsteigemöglichkeiten an den Haltestellen Multscher Schule, Lehrer Tal und SWU/Karlstraße gewährleistet sein werden. In Bezug auf die Radverkehrsführung verwies er darauf, dass an den Engpässen Kienlesbergstraße sowie der Kreuzung Mähringer Weg / Am Bleicher Hag aktuell noch Planänderungen vorgenommen werden, so dass eine attraktive Radwegführung von der Innenstadt auf den Eselsberg angeboten werden kann. Für den Schüler-Hol- und Bringverkehr sollen mit dem Bau der neuen Straßenbahnlinie in Höhe der Haltestelle Multscher Schule Kurzzeitparkplätze entstehen. Als sehr hilfreich und als eine unmittelbare Folge des Bürgerdialogs wurde die Verlegung der Haltestelle Eselsberg Hasenkopf von der Mittel- in die Seitenlage beschrieben. Mit den von der Trassenplanung betroffenen Eigentümern kündigte Herr Glaser für die Zukunft Einzelgespräche an.

Standardisierte Bewertung und Haltestelle Fort Unterer Eselsberg

Ein zentraler Diskussionspunkt war der geplante Wegfall der Haltestelle Fort Unterer Eselsberg. Auch die Ergebnisse der standardisierten Bewertung, welche die Grundlage für die volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Relation ist, wurden kritisch beleuchtet. Frau Schäuble vom Ingenieurbüro PTV erläuterte das Verfahren der Berechnung und ging dabei darauf ein, dass die modellierten Fahrgastzahlen eine Rolle spielten. Demnach würde ein Gewinn von 70 zusätzlichen Fahrgästen beim Bau der Haltestelle Fort Unterer Eselsberg einem potenziellen Verlust von 700 wegfallenden Fahrgästen in die Wissenschaftsstadt bei einer Fahrzeitverlängerung von 1-2 Minuten gegenüberstehen. Allerdings gestand sie auch ein, dass die bewegte Topographie in keiner Weise bei

der Standardisierten Bewertung Berücksichtigung findet. Ein möglichst hoher Nutzen-Kosten-Wert, so die Ausführungen von Herrn Glaser, ist Voraussetzung für die Förderung des Vorhabens vom Bund und Land. Die Führung der Trasse westlich um das Fort Unterer Eselsberg mit dem Ziel, das Wohngebiet Unterer Eselsberg besser zu erschließen, sei zwar technisch möglich, die Standardisierte Bewertung würde sich jedoch auf einen Wert unterhalb von der 1,0 im Vergleich zu einem Wert von 1,38 bei der geplanten Trassenführung (ohne den Halt Fort Unterer Eselsberg) verschlechtern. Mit der Haltestelle Fort Unterer Eselsberg würde die Bewertung bei einem Wert von 1,17 liegen. Da die Stadt Ulm jedoch im Wettbewerb um die Fördermittel mit anderen Städten sei, hätte man sich klar entschieden die Streckenführung mit dem höchsten Nutzen-Kosten-Verhältnis für die Genehmigung beim RP Tübingen und Förderung bei Bund und Land einzureichen.



Gruppe 3: Ast zum Kuhberg, Streckenabschnitt Römerstraße/Ecke Saarlandstraße bis Schulzentrum Kuhberg

Herr Balke, SWU; Herr Patz, Stadt Ulm; Moderation: Bea Schmitt, team ewen

Radweg-Führung im Trassenbereich

In dieser Arbeitsgruppe wurde im Wesentlichen die Radweg-Situation im Trassenbereich besprochen. Dabei wurde im Besonderen auf die Wegführung im Bereich der Haltestelle Saarlandstraße angesprochen.

Herr Balke stellte dar, in welchem Abschnitt der Radweg über einen Schutzstreifen bzw. als eigener Radweg geführt wird und wo aufgrund der Trassenbreite kein eigener Radweg möglich ist. Im Bereich der Haltestelle Saarlandstraße wurde die Wegführung zwischen Straßenbahn, Wartebereich und Wartehäuschen diskutiert. Derzeitige Planungen sehen vor, den Radweg in diesem Bereich hinter dem Wartehäuschen entlang laufen zu lassen. Den Teilnehmern war wichtig, dass der Radverkehr nicht mit den Straßenbahnnutzern kollidiert und die Interessen aller Verkehrsteilnehmer hier berücksichtigt werden.

Die aktuellen Pläne weisen das Wartehäuschen im derzeitigen Bestand aus, die genaue Position des zukünftigen Wartehäuschens ist noch nicht festgelegt, entsprechend unsicher ist auch noch der genaue Verlauf des Radweges in diesem Bereich. Einige Teilnehmer in dieser Arbeitsgruppe wiesen darauf hin, dass in der entsprechenden Bürgerwerkstatt ein klarer Beschluss zum Verlauf des Radweges in diesem Abschnitt gefällt worden sei, dessen Verwirklichung sie nun vermissen.

Anliegerproblematik Bereich Haltestelle Saarlandstraße

Anlieger aus dem Bereich der Haltestelle Saarlandstraße kritisierten, dass mit ihnen die von der SWU zugesagten Gespräche über den Trassenverlauf bislang nicht geführt worden sind. Aus ihrer Sicht wird ihnen durch die Trasse die Zufahrt zu ihrem eigenen Grundstück erschwert bis unmöglich gemacht. Vor allem die Anlieferung auf das Grundstück mit LKW scheint nicht mehr möglich, aber auch für private Anlieferungen sehen sie große Schwierigkeiten. Zusätzlich befürchten sie, dass eine geplante Fußgängerampel in diesem Bereich diese Problematik verstärken wird. Damit einher geht für sie die Frage des Wertverlustes dieser Grundstücke. Herr Balke sagt zu, dass die angekündigten Gespräche schnellstmöglich nachgeholt werden.

Ebenso wird von einem Vertreter der Gärtnerei Holzschuh die An- und Ausfahrtproblematik zu seinem Gartenbaubetrieb beschrieben. Auch er wünscht sich weitere Gespräche, damit seine individuellen Besorgnisse geklärt werden können.

Für den Bereich Römerstraße 111-115 wird die Frage gestellt, ob der davor liegende Seitenstreifen absolutes Halteverbot sei. Diese Frage konnte im Rahmen dieser Runde nicht beantwortet werden.

Zufahrt Römerpark

Teilnehmer der Arbeitsgruppe wiesen auf die heute schon schwierige Situation der Zufahrt zum Wohngebiet Römerpark hin. Sie befürchten, dass während der Bauphase der Straßenbahn dies zu großen Problemen führen wird. Es wird angeregt eine zusätzliche Öffnung des Römerparkes zu planen.

Herr Balke und Herr Patz weisen darauf hin, dass die Bauphasenplanung öffentlich gemacht werden wird, und die besonderen Probleme durch den Baustellenbetrieb ebenfalls berücksichtigt werden.



Gruppe 4: Ast zur Wissenschaftsstadt, Streckenabschnitt Uni Süd – Albert-Einstein-Allee – Science Park II

Herr Zeeb, SWU; Herr Frey, Vermögen und Bau Baden-Württemberg Amt Ulm

Moderation: Carla Schönfelder, team ewen

Parkplatzsituation

1. Aktuell: Durch die Öffnung der Chirurgie an der Uniklinik werden zusätzliche Parkplätze benötigt. Dazu wird derzeit ein Konzept zur Parkraumbewirtschaftung (u.a. 2 neue Parkhäuser) erstellt.
2. Bauphase der Linie 2: Während der Bauphase werden Parkplätze wegfallen. Dies muss beim Baustellenmanagement berücksichtigt werden.
3. Abschluss der Bauphase: es sind verschiedene neue Parkplätze auch im Science Park II geplant. Deutlich wird, dass keine kostenlosen Parkplätze mehr vorgesehen sind. Es ist vorgesehen, Studierende und Mitarbeiter des Klinikums kostenlos in der Linie 2 fahren zu lassen. Es wird angeregt zu prüfen, ob auch FH Studierende sowie MitarbeiterInnen des Studentenwerks in dieses Angebot mit eingebunden werden können.

Trassenführung im Bereich Lise Meitner Straße

Die Trassenführung im Bereich Lise Meitner Straße wurde im Vergleich zur Planung, die im September 2011 vorgestellt worden war, zwischenzeitlich geändert. Grund dafür ist laut Herrn Frey und Herrn Zeeb zum einen, dass die Grundstücke, über die die ursprüngliche Trasse verlaufen sollte, vom Eigentümer Daimler AG (Daimler Benz) nicht zur Verfügung gestellt werden. Zum anderen erhöhe die nun geplante Streckenführung die zukünftigen Chancen, einen potenziellen Science Park III anzubinden und die Firma Nokia sei durch diese Variante besser angebunden.

Dies sehen einige der Gruppenteilnehmer kritisch. Der Vertreter der Fa. WITec wiederholt die Probleme, die sein Unternehmen in der Verlegung der Trasse sieht. Der Vertreter der SUW sagt ihm zu, dass die Firma auch bezüglich des geplanten Gutachtens zu Schallemissionen und elektromagnetischer Felder mit einbezogen werden solle. Ein Teilnehmer fordert Stadt und SWU auf, politisch aktiv zu werden (bspw. OB Gönner mit Vorstandsvorsitzenden Daimler AG), um doch die Grundstücke für die ursprüngliche Trassenplanung zu erhalten.

Auslastung der Busse bis Fertigstellung der Linie 2

Die SWU wird den Takt der Busse Richtung Universität/Klinikum/Science Park bis zur Fertigstellung der Straßenbahnlinie 2 erhöhen, um der großen und vermutlich weiter wachsenden Nachfrage nachzukommen.

Doppelgelenkbusse können aus technischen Gründen nicht eingesetzt werden (z.B. keine Wartungsmöglichkeit für Busse dieser Größe).

Moderierte Abschlussrunde

In einer moderierten Abschlussrunde erfragt Dr. Christoph Ewen die Positionen der anwesenden Parteien. Herr Keppler (CDU) macht deutlich, dass für ihn der

Prozess noch nicht am Ende sei, der heutige Abend hätte gezeigt, wie viele städtebauliche Fragen zu klären seien. Frau Kühne (SPD) weist darauf hin, dass das Projekt Linie 2 für sie unter das Thema „Mobilität organisieren“ fällt, es geht darum ein stimmiges Verkehrskonzept für alle Bürger zu entwickeln, in dem eine neue Straßenbahnlinie einen Aspekt abdeckt. Für sie ist die „standardisierte Bewertung“ eine Methode, die die Bewertung verkehrspolitischer Entscheidungen unterstützt. Herr Bühler (FWG) betont, dass das Veto der Betroffenen vorhersehbar gewesen ist, und dass nach seiner Ansicht die mit dem Projekt verbundenen Schwierigkeiten gelöst werden müssen. Unabhängig davon erwartet er, dass der Gemeinderat parteiübergreifend dem Ausbau der Straßenbahn zustimmen wird. Herr Konzinos (Grüne) begrüßt den Dialog und das damit bewiesene bürgerschaftliche Engagement. Herr Wischmann (FDP) bestärkt die Möglichkeiten einer Parkraumbewirtschaftung und fordert, dass das Parkproblem durch die Linie 2 nicht verschärft werden dürfe.

Frau Dürr vom Regierungspräsidium Tübingen, die die „Herrin des Verfahrens“ ist, erläutert dezidiert den Ablauf des Planfeststellungsverfahrens und die rechtlichen Möglichkeiten der Bürgerinnen und Bürger. Sie differenziert, welche Fragestellungen für die Behörde von Bedeutung seien, wo aber auch Grenzen des Verfahrens sind und evtl. vorhandene Probleme nicht im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens bearbeitet oder gelöst werden können.

Herr Wortmann weist in seinem Schlusswort darauf hin, dass die bislang versäumten Anliegergespräche nachgeholt werden. Als Übergangslösung für eine bessere Beförderung kündigt er die Erhöhung der Busdichte an. Allerdings weist er auch darauf hin, dass nicht alle bestehenden (Verkehrs-)Probleme durch eine neue Straßenbahnlinie gelöst werden können. Fokus ist vor allem, durch den Neubau eine Verschärfung der Probleme zu vermeiden. Abschließend zeigt er auf, dass nach Wunsch der SWU das Planfeststellungsverfahren bis zum Sommer 2013 abgeschlossen sein soll und die beantragten Fördermittel bewilligt sein sollen, damit es zügig zu einer Umsetzung des Projektes kommen kann.

Zum Abschluss betont Herr Bürgermeister Wetzig die Verantwortung der Stadt für stadteneigene Probleme, wie beispielsweise den Parkraum. Dies könne nicht durch die SWU gelöst werden. Er zeigt sich beeindruckt von der Hartnäckigkeit mit der manche Bürgerinnen und Bürger ihr Anliegen verfolgen und dies vertreten. Und last but not least macht er darauf aufmerksam, dass es in einem solchen Prozess Gewinner und Verlierer geben kann, was ein gutes Miteinander im Quartier nicht beeinträchtigen soll.

Anhang | Präsentation Dr. Christoph Ewen