

Planungsänderungen infolge des Bürgerdialogs

Seite 1

Streckenabschnitt: Beyerstraße – Römerstraße – Saarlandstraße



- 1** Die Beyerstraße ist eine wichtige Radverkehrsachse. Durch die Einrichtung eines durchgehenden Radfahrstreifens (auch im Abschnitt zwischen Römerstraße und Wagnerstraße gegen die Fahrtrichtung) wurde diesem Umstand Rechnung getragen.
- 2** Die Ausgestaltung der Beyerstraße wird wie eine Wohnstraße gewünscht. Die hohen Bordsteine zwischen Parkstreifen und Gehweg sollen niedriger gehalten oder zumindest abgerundet werden. Im Bereich der Fußgängerquerungen soll eine entsprechende Ausgestaltung (Belag, Poller) das Zuparken verhindern. Diese Anregungen

- werden umgesetzt: Der Bordstein zwischen Parkstreifen und Gehweg wird beispielsweise mit einem Höhenversatz von 5-6 cm versehen und kann ausgerundet werden.
- 3** Zur besseren Anbindung des Galgenbergs und der St. Hildegard-Schulen wurde auf Anregung der Bürgerschaft die Haltestelle Martin-Luther-Kirche so weit wie möglich in Richtung Zinglerstraße verschoben.

- 4** Einrichtung von Bogenschmieranlagen zur Vermeidung von Schallemissionen bei der Kurvendurchfahrt.
- 5** Optische Unterteilung zur Gliederung des Straßenzugs.



- 1** Radwegführung hinter dem Warte- bzw. Ausstiegsbereich der Haltestelle. Um Konflikte zwischen Radverkehr und Fußgängern/Fahrgästen zu vermeiden, soll die Wartefläche erweitert werden.
- 2** An dieser Stelle wird ein Verkehrlicher Knotenpunkt mit Linksabbiegespuren eingerichtet.

- 3** Die Parkplatzsituation im Bereich der Sparkasse und der Gärtnerei Holzschuh wird neu geordnet.

Allgemeine Planungsänderungen

Parkplätze

Entfallende Parkplätze werden so weit wie möglich kompensiert. Neue Parkplätze entstehen in der Beyerstraße durch den Umbau der Kreuzung an der Zinglerstraße. Zusätzliche Parkplätze sind unter anderem im Bereich der Haßlerstraße vorgesehen, da durch den Bau der Linie 2 die Bushaltestelle entfallen kann. Des Weiteren können aufgrund der verringerten Verkehrsbedeutung der Haßlerstraße

Längsparkstände angeordnet werden. Außerdem ist die Errichtung zusätzlicher Stellplätze in der Sedanstraße vorgesehen. Flankiert wird diese Planung von einem Anwohnerpark-Konzept, das dafür sorgen soll, dass den Bewohnern und Besuchern des Quartiers ausreichend Parkraum zur Verfügung steht.

Prüfungsergebnisse sonstiger Bürgeranregungen

Seite 2

Streckenabschnitt: Beyerstraße – Römerstraße – Saarlandstraße

Bürgerfrage bzw. -anregung

Weiteres Prozedere oder Argumente, warum eine Maßnahme nicht umgesetzt wird

Umwelt und Sicherheit

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.

Von einzelnen Teilnehmern wird das Szenario beschrieben, dass an der Haltestelle Martin-Luther-Kirche ein überdachter Jugendtreff entstehen könnte, da die Kleine Ehinger Anlage bereits jetzt als solcher in den Abendstunden dient. Dies gelte es für die weitere Planung zu berücksichtigen.

Die SWU nimmt diese Befürchtung auf und wird dies entsprechend mit den Bürgerdiensten und der Polizei erörtern.

Die Planer werden seitens der Bürger gebeten, die Anpflanzung einer Baumreihe zwischen Straßenbahngleisen und der Beyerstraße zu prüfen.

Nach Rücksprache mit der Stadt Ulm ist die Ehinger Anlage als Raum mit einer aufgelockerten Baumanordnung gekennzeichnet. Eine geschlossene Baumreihe entlang der Straßenbahngleise läuft diesem Gestaltungsmerkmal zuwider und wurde daher in den Planungen nicht berücksichtigt. Eine dem Charakter des Glacis eher entsprechende lockere Anordnung einzelner Bäume in diesem Bereich wird noch geprüft.

Entlang der Römerstraße (beispielsweise im engen Bereich Haltestelle Saarlandstraße) soll – zumindest bergab – der rechte Bordstein optisch ausreichend erkennbar sein. Damit soll verhindert werden, dass sich Radfahrer bei Dunkelheit nur an der Mittellinie orientieren können. Für einen ausreichenden Abstand zu den schwer erkennbaren Gleisen wird eine gute Sichtbarkeit des rechten Straßenrands gewünscht.

Der Sachverhalt wird im Rahmen der Ausführungsplanung wieder aufgegriffen und bei der Materialwahl für die Bordsteine zu den Auswahlkriterien aufgenommen.

Für das geplante Rasengleis in der Beyerstraße wird angeregt, es mit blühenden Pflanzen, am besten mit blühenden Wildpflanzen einzusäen.

Bei der Auswahl einer geeigneten Rasensaatmischung gibt es viele Rahmenbedingungen zu beachten: Klima, Verschattung, Belastung durch Fußgänger, ökologischer Ausgleich, etc. Die SWU ist Mitglied im Rasengleisnetzwerk. Dort werden solche Überlegungen diskutiert. Die Auswahl der Saatmischung wird dann im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt.

Es besteht die Forderung nach Einbau des Masse-Feder-Systems in der unteren Römerstraße und der Beyerstraße, um Erschütterungen zu dezimieren.

Überall dort, wo auf Basis des Erschütterungsgutachtens eine Entkoppelung zwischen Fahrweg und Untergrund erforderlich ist, wird diese auch durchgeführt. Das Büro Fritz hat bei der Bürgerwerkstatt erste Ergebnisse aus der Römerstraße präsentiert, aus denen hervorgeht, dass in der unteren Römerstraße bautechnische Maßnahmen ergriffen werden müssen.

Eine größere Ausführung (Witterungsschutz, Sitzplätze) der Haltestelle „Beim B'Scheid“ in der Blaubeurer Straße wird eingefordert.

Die Haltestelle „Beim B'Scheid“ in der Blaubeurer Straße ist nicht Gegenstand der Planung Linie 2, der Ausbau ist daher nicht im Projekt zu verwirklichen.

Ortsbild und Baumaßnahmen

Problem Baustellen Römerstraße: Wie ist die Verkehrsführung während der Bauphase gedacht?

Hierzu 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. Wir wollen den Bürgerdialog auch nach der Planfeststellung fortsetzen und werden zu diesem Thema zu gesonderten Veranstaltungen einladen.

Die Besitzer der Schrebergärten neben der Haltestelle Königstraße/Gewerbeschulen fürchten, dass ihre Gärten während der Bauphase schlecht erreichbar sein werden. Ist das so?

Es gibt derzeit noch keine Bauausführungsplanung. Unser Ziel ist es jedoch, den Eingriff im Egginger Weg so klein wie möglich zu halten und damit auch die beschriebenen Behinderungen. Die Planung zur Verkehrsführung in 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 der Grundstücke für Bewohner / Nutzer und Rettungsdienste muss erhalten bleiben.

Durch markierte Querungen mit Belagwechsel (z.B. im Bereich St. Hildegard) sollte der Straßenraum in der unteren Römerstraße gegliedert werden.

Für die Gliederung des Straßenraumes werden derzeit mehrere Möglichkeiten untersucht. Hier strebt die SWU in Abstimmung mit Stadt- und Verkehrsplanung, Polizei und der technischen Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen eine verbesserte Lösung an.

Der Römerplatz soll als „Grüner Platz“, gestaltet werden.

Aufgrund der vielfältigen Verkehrsbeziehungen am Römerplatz mit den einhergehenden Fahrspuren ist für die Gestaltung eines Grünen Platzes nicht ausreichend freie Fläche vorhanden. Im Einklang mit der Stadt Ulm soll der Römerplatz daher städtebaulich aufgewertet und der Platzcharakter gestärkt werden. Der Römerplatz wird aber aus dem oben genannten Grund ein urbaner Platz bleiben müssen.

Die Gestaltung des Knotenpunkts Römerstraße/Unterer Kuhberg soll insbesondere im Hinblick auf die Einrichtung einer Fußgängerinsel geprüft werden.

Aufgrund der dichten Bebauung südlich des Knotens kann dieser nicht weiter aufgeweitet werden, um zusätzliche Fußgängerinseln einzuplanen. Andernfalls müsste den Anwohnern zusätzlicher Grunderwerb zugemutet werden. Eine Querungsstelle ist an der nur wenige Meter entfernt gelegenen Haltestelle Saarlandstraße und am Knoten Robert-Dick-Weg gegeben.

Prüfungsergebnisse sonstiger Bürgeranregungen

Seite 3

Streckenabschnitt: Beyerstraße – Römerstraße – Saarlandstraße

Verkehrskonzept

Was passiert mit den Anwohnerparkplätzen?

Entfallende Parkplätze werden so weit wie möglich kompensiert. Neue Parkplätze entstehen in der Beyerstraße durch den Umbau der Kreuzung an der Zinglerstraße. Zusätzliche Parkplätze sind unter anderem im Bereich der Haßlerstraße vorgesehen, da durch den Bau der Linie 2 die Bushaltestelle entfallen kann. Des Weiteren können aufgrund der verringerten Verkehrsbedeutung der Haßlerstraße Längsparkstände angeordnet werden. Außerdem ist die Errichtung zusätzlicher Stellplätze in der Sedanstraße vorgesehen. Flankiert wird diese Planung von einem Anwohnerpark-Konzept, das dafür sorgen soll, dass den Bewohnern und Besuchern des Quartiers ausreichend Parkraum zur Verfügung steht.

An einzelnen Stellen gibt es bereits schwierige Ballungen unterschiedlicher Verkehre: Die Ausfahrten von Tiefgaragen (Römerstraße 10/12), der Anlieferverkehr mit Lkw und der mit der Schule (St. Hildegard) verbundene Verkehr. Wenn dann noch die Straßenbahn dazu kommt, wird der Verkehrsfluss noch enger. Die Anwohner befürchten Staus und Lärm.

Herr Wortmann sagt einen Ortstermin zu; ggf. kann eine Lichtsignalanlage die Ein- und Ausfahrt in die Tiefgarage vereinfachen, so ein erster Lösungsansatz.

Die mangelnde ÖPNV-Erreichbarkeit des Galgenbergs wird kritisiert.

Die Option für ein Sammeltaxi für den Galgenberg soll geprüft werden.

Zur reibungslosen Gewährleistung von Lieferverkehr und Straßenbahnverkehr in der unteren Römerstraße wird die Vorhaltung eines Parkverbotsbereiches oder eines Kurzzeitparkplatzes angeregt.

Für das gesamte Quartier wird derzeit ein Parkkonzept erstellt. Dabei wird die Einrichtung von Anwohnerparken und Kurzzeitparkplätzen diskutiert. Mit diesen beiden Elementen der Verkehrsplanung soll quartierfremdes Parken vermieden werden, sodass für den Besucher- und Lieferverkehr Parkraum zur Verfügung steht.

Eine gesonderte Aufstellfläche für den Hol- und Bringverkehr für die St. Hildegard Schule wird eingefordert.

Hierfür ist eine Fläche in der Kleinen Zinglerstraße anvisiert. Des Weiteren wird geprüft, inwieweit die Haltestelle der heutigen Linie 4 genutzt werden kann.

Die Errichtung einer Signalanlage an der Römerstraße/Ecke Saarlandstraße wird vorgeschlagen, um einen Rückstau von der Römerstraße in die Saarlandstraße zu vermeiden.

Nach den durchgeführten Berechnungen ist für den Knoten Saarlandstraße keine Signalanlage erforderlich. Durch den Einbau einer Signalanlage würde sich ein Rückstau in die Saarlandstraße auch nicht aufheben lassen – im Gegenteil.

Die Andienung des Hotels in der Römerstraße 69/71 ist für die weitere Planung genau zu prüfen.

Die Andienung bleibt erhalten.

Radverkehr

Die Beyerstraße ist eine wichtige und vielbefahrene Radverkehrsachse für die Radfahrer vom Kuhberg. Dies muss bei den weiteren Planungen unbedingt berücksichtigt werden.

Die Beyerstraße wird als Radfahrachse durch die Planung nicht eingeschränkt – durch die Einrichtung eines durchgehenden Radfahrstreifens (auch im Abschnitt zwischen Römerstraße und Wagnerstraße gegen die Fahrtrichtung) wurde diesem Umstand Rechnung getragen.

Im Bereich der Saarlandstraße ist der Platz bei den Haltestellen für das Nebeneinander von Wartenden sowie von Fuß- und Radverkehr sehr eng bemessen. Oft ist nur eine Breite von 1,5m für den Radverkehr vorgesehen. Die Breite ist beispielsweise für Radfahrer mit Kinderanhängern sehr schmal. Ebenfalls ist der Bereich für die Wartenden sowie die Aussteigenden in der Saarlandstraße zu klein bemessen. Hier steigen täglich immer sehr viele Schüler ein und aus. Hier sollte nach Lösungen für eine bessere räumliche Entflechtung gesucht werden.

Die Haltestelle Saarlandstraße wurde in diesem Bereich noch einmal geprüft. Eine weitere Verbreiterung der Haltestelle ist nur durch weitere Eingriffe in den Grünbestand sowie (aufgrund des erforderlichen Schwenks der Schienen) den Grundstücken Saarlandstr. 2 und Römerstraße 94 möglich. Daher wurde von einer weiteren Aufweitung abgesehen. Die Warteflächen, Radfahrstreifen und die dahinter liegenden Fußwege sind aber auf einer einheitlichen Höhe ausgeführt, sodass auch der Begegnungsfall mit Kinderanhängern an der Haltestelle möglich ist. Für den Schülerverkehr ergeben sich für die Haltestelle Richtung Kuhberg keine Wartezeiten, da die Schüler die Haltestelle in Richtung Schule verlassen. Für die Fahrt zur Innenstadt ist neben der bereits bestehenden Wartezone zusätzlicher Grunderwerb bis zur bestehenden Treppenanlage der Kirche vorgesehen.

Die Radquerung von der Wörthstraße in die Ehinger Anlage wird thematisiert; die konkrete Wegführung für ankommende Radfahrer soll bis zur Haltestellenquerung über den Gehweg erfolgen, d.h. dass ein dort befindlicher Stellplatz entfallen muss.

Gemeinsam mit der Stadt Ulm und der Polizei wurde vereinbart, Radfahrer aus der Wörthstraße im Straßenraum auf den Radfahrstreifen in der Beyerstraße zu führen. Somit wird die Querung der Radfahrer aus der Wörthstraße vor der Mündung in der Beyerstraße und die Überlagerung von Rad- und Fußgängerverkehr an der Ecke Beyerstraße / Wörthstraße vermieden. Des Weiteren wird aufgrund des hohen Parkdrucks in diesem Stadtviertel die Fläche – wie bereits derzeit sämtliche Gehwege – voraussichtlich als Parkfläche genutzt. Die Trennung der Verkehrsströme und die Ausweisung als Parkfläche ist daher aus Sicht der SWU zu bevorzugen.

Strecken-, Verkehrsführung

Ist die Trassenführung durch die Wagner, Elisabethen, Römerstraße eine Alternative?

Im Zuge der Variantenuntersuchungen wurden mehrere Streckenführungen untersucht, darunter auch die Wagner-, Elisabethen- und Römerstraße. In Summe aller zu untersuchenden Eigenschaften (Zielerreichung, technische Machbarkeit, sichere Betriebsführung und Wirtschaftlichkeit) wurde die Streckenführung verworfen. Die Variantenuntersuchung wurde bei der Bürgerwerkstatt zur Römerstraße vorgestellt und ist auf der Homepage zur Linie 2 im Download-Bereich einzusehen.

Es sollten Alternativrouten zur Linienführung durch die untere Römerstraße geprüft werden.

Im Zuge einer Variantenuntersuchung wurden mehrere Streckenführungen untersucht. In Summe aller zu untersuchenden Eigenschaften (Zielerreichung, technische Machbarkeit, sichere Betriebsführung und Wirtschaftlichkeit) wurde die Streckenführung in der unteren Römerstraße als geeignetste Route ausgewiesen. Die Variantenuntersuchung wurde bei der Bürgerwerkstatt zur Römerstraße vorgestellt und ist auf der Homepage zur Linie 2 im Download-Bereich einzusehen.

Im Bereich der Römerstr. 77-79 wird eine Verlagerung des Gleiskörpers in den linksseitigen Straßenraum (bergab gehen) angeregt.

Die technische Prüfung ist derzeit in Bearbeitung und noch nicht abgeschlossen.