

Zusammen
für eine
bessere Umwelt

SWU

SWU Verkehr GmbH Postfach 3867 89028 Ulm

Herrn Harald Walter
Stadt Ulm
Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt und Baurecht
Münchner Str. 2
89073 Ulm

SWU Verkehr GmbH
Bauhoferstr. 9
89077 Ulm

Verkehrsplanung
V02
Oliver Glaser
Telefon 0731 / 166-21 60
Telefax 0731 / 166-21 09
oliver.glaser@swu.de

30.04.2009

Umgestaltung Bahnhofsvorplatz und Vorschlag RPG Eselsberg

Sehr geehrter Herr Walter,

vielen Dank für die Übersendung des Vorschlags einer alternativen Straßenbahnführung über die Schillerstraße. Wir haben während der vergangenen Tage diesen Vorschlag intensiv auf technische und verkehrliche Machbarkeit hin untersucht.

Unabhängig der technischen Machbarkeit erachten wir eine Führung der Straßenbahn durch die Schillerstraße aus verkehrlicher Sicht als nicht empfehlenswert.

Die SWU Verkehr geht davon aus, dass sich durch eine solche Straßenbahnführung der Anschluss zur Wissenschaftsstadt für die Stadtteile östlich des Bahnhofs sowie der Kernstadt selbst verschlechtern wird.

Eine Führung der Straßenbahnlinie 2 über die Neutorbrücke, wie sie derzeit favorisiert wird, verknüpft am Theater mit der Straßenbahnlinie 1, sodass ein direktes Umsteigen am Theater möglich ist. Bei der von der RPG vorgeschlagenen Lösung wäre es erforderlich, zukünftig entweder mit der Linie 1 zum Ehinger Tor zu fahren und dort umzusteigen oder am Theater einen Bus Richtung Eselsberg über die Neutorbrücke zu nehmen und erneut im Bereich Mähringer Weg auf die Straßenbahn umzusteigen. Ähnlich unattraktiv stellt sich dann auch die Erschließung von der Innenstadt zur Wissenschaftsstadt dar. Aus dem Bereich der Fußgängerzone verlängert sich der Weg zur Haltestelle um etwa 300 m zuzüglich dem Höhenunterschied des Stegs. Dies bedeutet immerhin eine zusätzliche Reisezeit von etwa 5 Minuten. Wesentlich schlechter wird die Verbindung für Reisende aus Neu-Ulm oder der Neuen Mitte mit dem Ziel Hauptbahnhof. Diese fahren erst, mit Blick auf das Empfangsgebäude, am Hauptbahnhof vorbei, um dann mit einem Umweg über das Ehinger Tor an die Westseite des Bahnhofs zu gelangen.

Mit einer Straßenbahn in der Schillerstraße würde eines der wesentliche Ziele des ÖPNVs, nämlich die Beschleunigung von Verbindungen und Relationen, die Reduzierung von Umstiegen und Reisezeiten und damit eine Konkurrenzfähigkeit zum PKW zu schaffen, nicht erreicht werden.

Ferner sehen wir heute wie auch in Zukunft den östlichen Bahnhofsvorplatz als den zentralen Verkehrsknoten der Stadt Ulm, an dem sich Fern-, Regional- und Stadtverkehre

Ein Unternehmen der
SWU Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH
Internet: www.swu.de
E-Mail: info@swu.de

Geschäftsführer:
Matthias Berz
Ingo Wortmann

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
Oberbürgermeister Ivo Gönner
Amtsgericht Ulm HRB Nr. 3863
Ust.-ID-Nr. DE812774619

Bankverbindung:
Sparkasse Ulm
Kto.-Nr. 88 266
BLZ 630 500 00

treffen. Die Verlagerung einer (der beiden) Straßenbahnlinien in den Westteil des Bahnhofs verzerrt diesen Verknüpfungspunkt und erfordert eine komplexe Wegeführung innerhalb des Bahnhofs. Ulm wird durch den Ausbau der Strecke Ulm-Wendlingen immer mehr an Bedeutung gewinnen und zusätzliche Tagespendler in die Stadt bringen. Eine solitäre Straßenbahnlinie auf der Westseite des Bahnhofs ist nicht nur für Stadtfremde verwirrend und wird aus unserer Sicht nicht zu einer Steigerung der Kundenzufriedenheit und Attraktivität beitragen.

Wir sehen aus verkehrlicher Sicht daher keinen Vorteil der Schillerstraße gegenüber einer Führung über die Neutorstraße, im Gegenteil. Aus technischer Sicht sprechen im Wesentlichen drei Punkte gegen eine Straßenbahn in der Schillerstraße:

1. Straßenquerschnitt

Die Schillerstraße soll unserer Kenntnis nach dreispurig für den MIV ausgebaut werden, wobei die bestehende Baumreihe erhalten bleiben soll. Weiterhin sehen die Planungen vor, die Blau als offenes Gewässer parallel zur Schillerstraße zu führen. Ein besonderer Bahnkörper (zwischen 7 m auf freier Strecke und 12 m im Haltestellenbereich) scheint daher hier nicht integrierbar.

2. Bahngelände zwischen Ludwig-Erhard-Brücke und Wallstraßenbrücke

Die vorgeschlagene Linienführung zwischen Ludwig-Erhard-Brücke und Wallstraßenbrücke führt über das dicht bebaute Betriebsgelände der Deutschen Bahn AG. Ein Straßenbahnkorridor durch die Bahnanlagen ist nur nach einer Aufgabe dieses Geländes durch die DB AG sowie massivem und kostenintensivem Rückbau von Gebäuden und Gleisinfrastruktur möglich.

3. Brückenschlag

Ein Brückenschlag von Ikea in den Mähringer Weg erscheint aus folgenden Gründen als technisch nicht praktikabel:

Die Überführung über die Bahnanlage erfordert eine lichte Höhe über SOK DB AG von mind. 5,30 m zuzüglich einer Brückenaufbauhöhe von etwa 1 m (Gesamt 6,30 m). Einer Neigung von ca. 6 % vorausgesetzt, wird eine Rampenlänge von etwa 105 m benötigt. Ob dies südlich der Gleisanlagen realisierbar ist, kann erst durch eine detailliertere Vorplanung abschließend geklärt werden.

Anders stellt sich jedoch die Situation nördlich der DB Gleisanlagen dar. Die Straße befindet sich ca. 5 m über SOK der DB AG. Das bedeutet, dass nördlich der DB Anlagen zwischen Straßenbahnbrücke und Mähringer Weg noch ein Höhenunterschied von rund 1,30 m zu überwinden ist. Dafür ist eine Rampenlänge von etwa 20 m mit einer Geländemodellierung im gesamten Kreuzungsbereich erforderlich. Da flankierend noch ein Geh-Radweg geführt werden soll, ist von einer Brücken- und Rampenbreite von etwa 10-12 m auszugehen.

Ein solches Bauwerk ist aus unserer Sicht in den Kreuzungsbereich Bleicher Hag, Mähringer Weg und Kienlesbergstraße nur schwer bis nicht integrierbar (siehe Anlage 1).

Die SWU Verkehr lehnt aus diesen Gründen eine Straßenbahn in der Schillerstraße ab. Es wäre jedoch grundsätzlich wünschenswert, wenn durch die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes eine IV Entlastung der Friedrich-Ebert-Straße und des Bahnhofplatzes erreicht

werden würde, sodass die städtebauliche Barriere der vierspurigen Straße auf ein verträgliches Maß zurückgebaut und ebenerdig großzügige Fußwegebeziehungen vom Bahnhof über die ÖPNV-Haltestellen in die Fußgängerzone umgesetzt werden könnten.

Ganz allgemein ist die SWU Verkehr an einer stärkeren Beteiligung bei den Planungen zur Umgestaltung des Bahnhofsumfelds interessiert, da gerade der Bahnhof eine unserer wichtigsten Haltestelle im Gesamtnetz darstellt. Deswegen, aber auch im Hinblick auf den weiteren Netzausbau nach Neu-Ulm, zur Wissenschaftsstadt und zum Kuhberg benötigen wir im Innenstadtbereich Wendemöglichkeiten für die Straßenbahnen, um die erforderliche betriebliche Flexibilität gewährleisten zu können. Eine Wendeschleife im Bereich des heutigen ZOB wird bei weiteren Ausbaumaßnahmen unerlässlich (siehe Anlage 2).

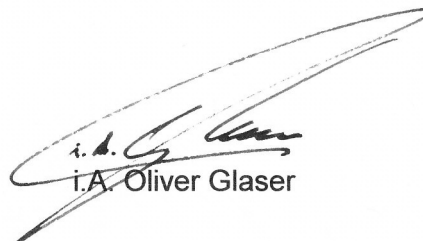
Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

SWU Verkehr GmbH



Ingo Wortmann



i.A. Oliver Glaser

Anlagen 1+2

Anlage 1

① Zusätzlich zur Treppenanlage barrierefreier Zugang über Fahrstühle zu den Bahnsteigen

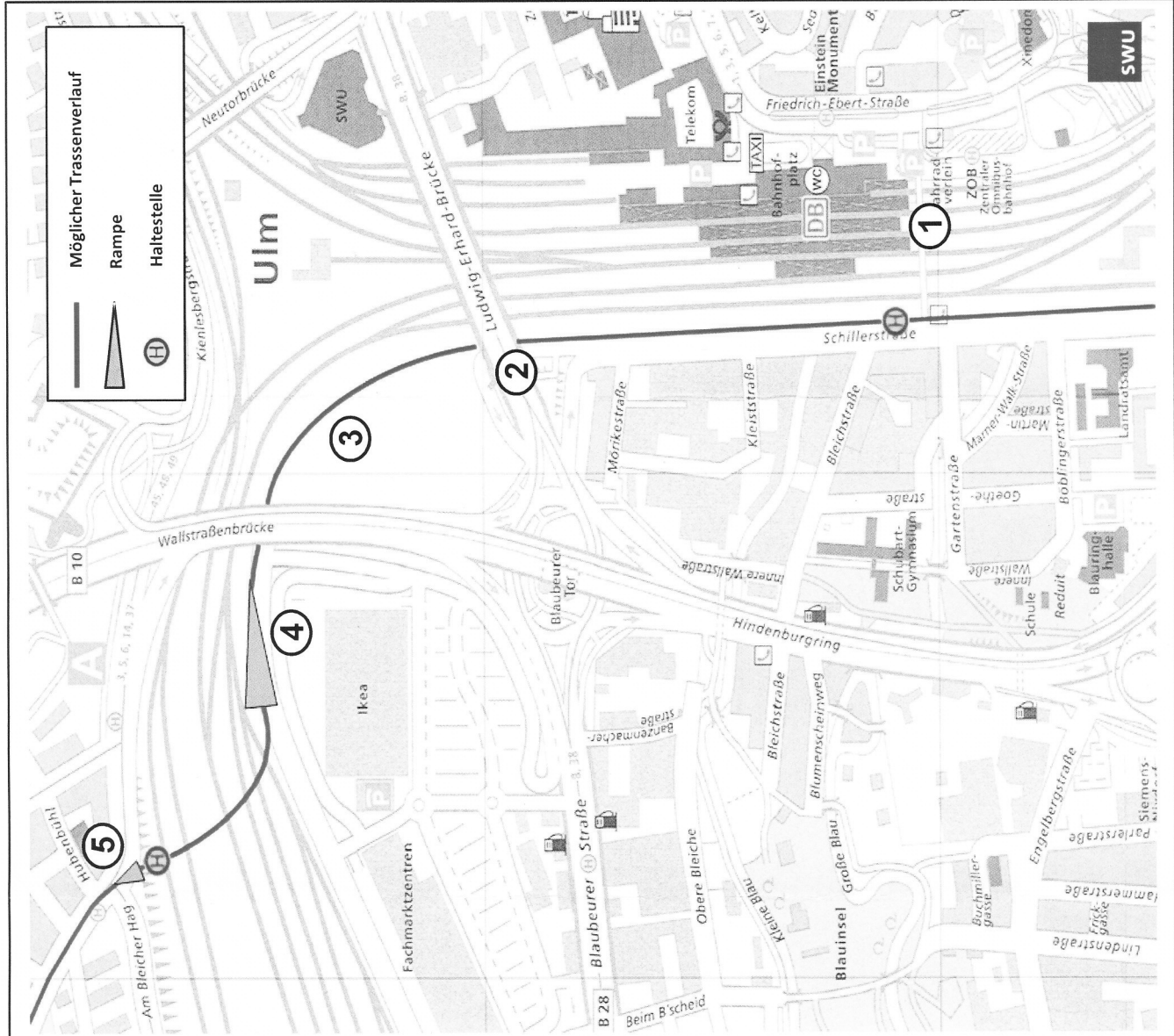
② Enger Straßenquerschnitt unter Ludwig-Erhard-Brücke

③ Betriebsgelände DB AG mit Bebauung und Gleisanlagen. Straßenbahnkorridor derzeit nicht möglich

④ Lichte Höhe SOK-Brückenunterkante
Brückenaufbauhöhe : 5,30 m
: 1,00 m
6,30 m
Rampenlänge bei 6% : ca. 105 m

⑤ Höhenunterschiede Kienlesbergstraße zu SOK : 5,00 m
Lichte Höhe SOK-Brückenunterkante : 5,30 m
Brückenaufbauhöhe : 1,00 m
1,30 m
Rampenlänge bei 6% : ca. 22 m

→ Geländemodellierung im Bereich des Knotenpunktes aufgrund Bebauung als schwierig einzustufen.



Anlage 2

