

B e k a n n t m a c h u n g

Stadt Ulm

Ulm, den 11.04.2013

Zwei selbstständige Planfeststellungsverfahren zum Neubau einer „Straßenbahnlinie 2“ in der Stadt Ulm, Gemarkung Ulm

Gemeinsame Bekanntmachung

- A)** für den **Steckenabschnitt „Kuhberg“** (von der Wagnerstraße bis zum Schulzentrum Kuhberg und über eine Wendeschleife zurück) sowie
- B)** für den **Streckenabschnitt „Wissenschaftsstadt“**, der von der Haltestelle „Theater“ zum Eselsberg, zur Universität, zur Wissenschaftsstadt und zum Science Park II führt und der eine zusätzliche **Wendeschleife im Bereich der Haltestelle „Ehinger Tor“** vorsieht

Das Regierungspräsidium Tübingen führt auf Antrag der SWU Verkehr GmbH für zwei Streckenabschnitte der **neuen Straßenbahnlinie 2 zwei selbstständige Planfeststellungsverfahren** nach § 28 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) i.V.m. § 72 ff des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG) durch. Das Verfahren beinhaltet auch die Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 9 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung.

Die Beschreibung der beiden Streckenabschnitte ist dem Bekanntmachungstext angefügt.

Die Planunterlagen, insbesondere Zeichnungen, Erläuterungen, Lage-, Höhen- sowie Straßenquerschnittspläne, Grundstückspläne bzw. -verzeichnisse, Querschnitte, Leitungspläne, Verkehrsgutachten, Variantenuntersuchung, Baugrundgutachten, schall- und erschütterungstechnische Unterlagen (Gutachten und vorgesehene Schutzmaßnahmen), weitere Gutachten zur Beschaffenheit des Untergrundes und zur elektromagnetischen Verträglichkeit, Bauwerkspläne, Kampfmitteluntersuchung, Parkraumbilanz sowie die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens wie landschaftspflegerische Begleitplanung und artenschutzrechtliche Prüfung liegen in der Zeit von **Montag, den 15. April 2013 bis einschließlich Dienstag, den 14. Mai 2013** bei der Stadt Ulm, Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht - Bürgerservice Bauen -, Münchner Straße 2, 89073 Ulm, Zimmer 0.001 während der Dienststunden zur allgemeinen Einsicht aus.

Dienststunden Bürgerservice Bauen:

Montag bis Mittwoch	8.00 Uhr bis 16.00 Uhr
Donnerstag	12.00 Uhr bis 18.00 Uhr
Freitag	8.00 Uhr bis 12.00 Uhr

1. Jeder kann bis spätestens zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, das ist bis zum

Dienstag, den 28. Mai 2013 (einschließlich)

bei der Stadt Ulm, Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht, Münchner Straße 2, 89073 Ulm, oder beim Regierungspräsidium Tübingen, Referat 24, Konrad-Adenauer-Straße 20, 72072 Tübingen Einwendungen gegen den Plan schriftlich oder zur Niederschrift erheben. Die Einwendung muss innerhalb der Einwendungsfrist den geltend gemachten Belang und das Maß seiner Beeinträchtigung erkennen lassen. Nach Ablauf dieser Frist sind Einwendungen ausgeschlossen (§ 29 Abs. 4 PBefG).

Bei Einwendungen, die von mehr als 50 Personen auf Unterschriftenlisten unterzeichnet oder in Form vervielfältigter gleichlautender Texte eingereicht werden (gleichförmige Eingaben), ist auf jeder mit einer Unterschrift versehenen Seite ein Unterzeichner mit Namen, Beruf und Anschrift als Vertreter der übrigen Unterzeichner zu bezeichnen. Andernfalls können diese Einwendungen unberücksichtigt bleiben.

2. Rechtzeitig erhobene Einwendungen werden in einem Termin erörtert, der noch ortsüblich bekannt gemacht wird.

Diejenigen, die rechtzeitig Einwendungen erhoben haben bzw. bei gleichförmigen Einwendungen der Vertreter, werden von dem Termin gesondert benachrichtigt.

Sind mehr als 50 Benachrichtigungen vorzunehmen, so können diese durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden.

Die Vertretung durch einen Bevollmächtigten ist möglich. Die Bevollmächtigung ist durch eine schriftliche Vollmacht nachzuweisen, die zu den Akten der Anhörungsbehörde zu geben ist.

Bei Ausbleiben eines Beteiligten in dem Erörterungstermin kann auch ohne ihn verhandelt werden. Das Anhörungsverfahren ist mit Abschluss des Erörterungstermins beendet. Der Erörterungstermin ist nicht öffentlich.

3. Durch Einsichtnahme in die Planunterlagen, Erhebung von Einwendungen, Teilnahme am Erörterungstermin oder Vertreterbestellung entstehende Kosten werden nicht erstattet.

4. Entschädigungsansprüche, soweit über sie nicht in der Planfeststellung dem Grunde nach zu entscheiden ist, werden nicht in dem Erörterungstermin, sondern in einem gesonderten Entschädigungsverfahren behandelt.

5. Über die Einwendungen wird nach Abschluss des Anhörungsverfahrens durch die Planfeststellungsbehörde entschieden. Die Zustellung der Entscheidung

(Planfeststellungsbeschluss) an die Einwender kann durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden, wenn mehr als 50 Zustellungen vorzunehmen sind.

6. Die Nummern 1, 2, 3 und 5 gelten für die Anhörung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Bauvorhabens nach § 9 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechend.
7. Vom Beginn der Auslegung des Planes tritt Veränderungssperre nach § 28a Abs. 1 PBefG in Kraft. Darüber hinaus steht ab diesem Zeitpunkt dem Träger der Baulast ein Vorkaufsrecht an den vom Plan betroffenen Flächen zu (§ 28a Abs. 3 PBefG).

Beschreibung der beiden selbstständigen Streckenabschnitte:

A) Streckenabschnitt „Kuhberg“

Die ca. 2,5 km lange zweigleisige Neubaustrecke verläuft von der Wagnerstraße aus über die Beyerstraße, die Römerstraße und den Egginger Weg bis zum Schulzentrum Kuhberg. Über eine Wendeschleife führt sie über das zweite Gleis wieder zurück auf die Wagnerstraße. Die Strecke liegt grundsätzlich im Straßenraum; entweder straßenbündig oder als besonderer Bahnkörper vom übrigen Verkehr abgesetzt.

Von der Maßnahme sind überwiegend Grundstücke der Stadt Ulm bzw. der SWU betroffen. Weitere Flächen müssen darüber hinaus beiderseits des Trassenkorridors sowie für an der Trasse und auch abseits liegende Baustelleneinrichtungsflächen in Anspruch genommen werden. Dabei werden auf einigen Streckenabschnitten auch Grundstücke, die sich im Eigentum Dritter befinden, dauerhaft oder vorübergehend (bauzeitlich) beansprucht.

Direkt betroffene Privatgrundstücke sind in der folgenden Maßnahmenbeschreibung aufgeführt.

Umleitungen / Verkehrsbeschränkungen während der Bauzeit:

Während der Bauzeit kommt es insbesondere in der Beyerstraße, Römerstraße und im Egginger Weg sowie in angrenzenden Straßen und Wegen zu Umleitungen und Verkehrsbeschränkungen. Zumindest die fußläufige Erreichbarkeit der Grundstücke und Gebäude soll gewährleistet werden. Vorhandene Garagen und Stellplätze auf Privatgrund sollen soweit möglich zumindest über Nacht erreichbar sein. Während der Bauzeit sind Abstimmungen mit den betroffenen Anliegern vorgesehen.

Streckenverlauf:

- Die Straßenbahnlinie 2 wird auf Höhe der **Beyerstraße** mit einem neuen Gleisdreieck an die Straßenbahnlinie 1 auf der **Wagnerstraße** angebunden. Zwischen der Wagnerstraße und der **Römerstraße** verläuft sie östlich der Beyerstraße am Rande der Grünfläche „Kleine Ehinger Anlage“. Die Beyerstraße wird zwischen Wagnerstraße und Zinglerstraße auf der ganzen Länge

umgebaut. Die Beyerstraße wird von der Wagnerstraße aus bis zur Wörthstraße als Einbahnstraße geführt.

- Auf der unteren **Römerstraße** (zwischen der Beyerstraße und dem Römerplatz) haben die Straßenbahn und der Kfz-Verkehr in beide Richtungen eine gemeinsame Fahrbahn mit beidseitigem Geh- und Radweg.
- Auf der **Römerstraße** ab dem Römerplatz bis auf Höhe des Weißenburgweges verläuft Straße und Bahn in Richtung Kuhberg auf einer gemeinsamen Fahrbahn, in Richtung Innenstadt verlaufen Straße und Bahn getrennt – der Gleiskörper der Bahn ist zwischen den Fahrstreifen angeordnet.
- Im weiteren Verlauf der Römerstraße haben die Straßenbahn und der Kfz-Verkehr in beide Richtungen eine gemeinsame Fahrbahn mit beidseitigem Geh- und Radweg.
- Im weiteren Verlauf der Römerstraße bzw. des **Egginger Weges** ab etwa der Einmündung des Allewinder Weges bzw. der Zufahrt zum Einkaufszentrum sind die Straße und die Bahn getrennt geführt (Römerstraße, Egginger Weg bis zur Wendschleife beim Schulzentrum Kuhberg). Die Bahn verläuft nördlich der Straße.

Parkplätze, Stellplätze, Parkstände:

Infolge der Straßenbaumaßnahme entfallen in der Beyerstraße und in der unteren Römerstraße öffentliche Stellplätze, die nur zum Teil an gleicher Stelle wieder geschaffen werden können. Zum Ausgleich der StVO-konformen Stellplätze sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- 15 Längsparkplätze am westlichen Rand der nördlichen Beyerstraße
- 22 Senkrechtparkplätze am westlichen Rand der südlichen Beyerstraße
- 25 Längsparkplätze am südlichen Rand der unteren Römerstraße
- 4 Längsparkplätze am westlichen Rand der nördlichen Haßlerstraße im Bereich der heutigen Busbucht
- Zusätzlich Parkplätze am östlichen Fahrbahnrand der Haßlerstraße
- Zusätzlich Parkplätze am östlichen Fahrbahnrand der Sedanstraße.

Fahrstromversorgung, Fahrleitungen, Masten, Wand-Anker, private Grundstücks- bzw. Gebäudeinanspruchnahme:

Die Straßenbahnanlage wird mit einer Fahrleitung zur Gleichstromversorgung der Straßenbahnfahrzeuge ausgestattet. Die Fahrdrathöhe beträgt in der Regel 5,50 m über Schienenoberkante.

Die Fahrstromversorgung der Straßenbahnlinie 1 erfolgt bislang über acht „Gleichrichterunterwerke“ (GUW). Die Stromversorgung der Straßenbahnlinie 2 wird im Abschnitt „Kuhberg“ durch ein zusätzliches Gleichrichterunterwerk mit einer Leistung von 1.600 kVA sichergestellt, welches in der Saarlandstraße (Ecke Römerstraße) nördlich des dort vorhandenen Transformatorengebäudes errichtet wird.

Die Fahrleitungsanlage zwischen Wagnerstraße und Römerplatz ist als nachgespannte Einfachfahrleitung vorgesehen, die an den Querfeldern über Seilgleiter geführt wird. Die Nachspanngewichte werden beidseitig angeordnet. Die Fahrleitungsanlage zwischen Römerplatz

und Wendeschleife ist als nachgespannte Hochkette vorgesehen, die zwischen dem Römerplatz und dem Grimmelfinger Weg an Quersfeldern befestigt wird. Die Befestigung der Fahrleitung erfolgt überwiegend an Fahrleitungsmasten, die weitestgehend im öffentlichen Straßenraum aufgestellt werden. Teilweise wird die Fahrleitung mit Wandankern (Gebäude-Anker) direkt an Gebäuden befestigt. Grundsätzlich werden Gebäudeanker nur im Einvernehmen mit den Eigentümern angebracht, sollte kein Einvernehmen hergestellt werden, wird ein Mast gestellt. Entsprechendes gilt, wenn die Gebäudeanker statisch nicht möglich sind. Wand-Anker sind insbesondere vorgesehen an den Gebäuden Wagnerstraße Nr. 5, Römerstraße Nrn. 1, 3, 11, 21 bzw. 21/1, 23, 25, 33, 35, 39, 69, 71, 73, 75/1, 75/3, 79, sowie 95. Auf privaten Flächen sind Fahrleitungsmasten insbesondere vorgesehen auf den Grundstücken Leubeweg Nrn. 2 und 3, Römerstraße Nrn. 74, 80 und Flst. 1989 (vor den Gebäuden 113 und 115), sowie Ziegelgasse Nr. 1.

Folgende Straßenbahn-Haltestellen sind vorgesehen:

- „Martin-Luther-Kirche“ an der Beyerstraße gegenüber der Wörthstraße
- „Römerplatz“ auf der Römerstraße östlich der Kreuzung mit der Elisabethenstraße, Sedanstraße und Haßlerstraße
- „Saarlandstraße“ auf der Römerstraße zwischen der Saarlandstraße und der Warndtstraße
- „Grimmelfinger Weg“ beim Einkaufszentrum
- „Gewerbeschulen Königstraße“ auf dem Egginger Weg unmittelbar östlich der Königstraße
- „Kuhberg Schulzentrum“ (Endhaltestelle) beim Haupteingang des Schulzentrums Kuhberg.

Auswirkungen auf Menschen und Geräte:

Die Planung beinhaltet Schutzvorkehrungen, damit die immissionsschutzrechtlichen Grenzwerte eingehalten, die Beeinträchtigungen reduziert und die fachlichen Orientierungs- und Anhaltswerte zu Schall, Erschütterungen und elektromagnetischer Verträglichkeit nicht überschritten werden.

Lärm:

Die rechtlich maßgeblichen Tag- bzw. Nacht-Lärmgrenzwerte werden nach der Planung an 38 Gebäudefassaden bzw. Fassadenabschnitten im westlichen Abschnitt der Römerstraße überschritten:

- nordöstlich der Trasse an den Fassaden der Gebäude Wagnerstraße Nr. 5, Sedanstraße Nr. 1, Römerstraße Nrn. 34, 72 bis 76, Ziegelgasse Nr. 1, Römerstraße Nrn. 78 bis 82, Starengasse Nr. 1 und Saarlandstraße Nr. 2 und
- südwestlich der Trasse an den Fassaden der Gebäuden Leubeweg Nrn. 2 und 3, Schellingstraße Nr. 24, Römerstraße Nrn. 67 bis 79, Westerlinger Straße Nr. 49, Römerstraße Nrn. 87 bis 95 und 111 bis 149, Allewinder Weg 2 und Römerstraße 163.

Hier besteht nach der Planung jeweils ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster und / oder Schallschutzlüftungen) dem Grunde nach, sofern das vorhandene Schalldämmmaß der vorhandenen Fenster nicht bereits ausreicht.

Erschütterungen und sekundärer Luftschall:

Die fachlichen Anhaltswerte zu den Erschütterungen bzw. die Immissionsrichtwerte der 24. BImSchV zum sekundären Luftschall sind laut Gutachten entlang dieses Streckenabschnittes mit dem Standardoberbau weitgehend eingehalten. Überschreitungen der Anhaltswerte für den Tagzeitraum können laut Gutachten nicht ausgeschlossen werden im Anschlussbereich an die Straßenbahnlinie 1 entlang der Wagnerstraße, in der Beyerstraße und im Kurvenbereich Beyerstraße / untere Römerstraße sowie in den Abschnitten der Römerstraße, die einen besonders geringen Abstand zur nächstgelegenen schutzbedürftigen Bebauung haben.

Um laut Gutachten die fachlichen Anhaltswerte zu den Erschütterungen bzw. die Immissionsrichtwerte der 24. BImSchV zum sekundären Luftschall in diesen Bereichen einzuhalten, sind Erschütterungen mindernde Maßnahmen am Gleiskörper der Straßenbahn vorgesehen (elastische Elemente im Oberbau).

Elektromagnetische Verträglichkeit:

Das Straßenbahnnetz wird mit Gleichstrom mit einer Nennspannung von 750 V betrieben. Bei dem vorgesehenen Gleichrichterunterwerk (Saarlandstraße) werden laut Gutachten hinsichtlich der magnetischen Flussdichte und der elektrischen Feldstärke die Vorgaben der 26. BImSchV eingehalten.

Durch den Fahrbetrieb im Bereich der Straßenbahntrasse entstehen laut Gutachten deutlich unterhalb des empfohlenen Grenzwerts liegende Werte der magnetischen Gleichfeldänderungen. Grundsätzlich kann eine evtl. störende Beeinflussung von Geräten mit Elektronenstrahlröhren, älteren Fernsehgeräten und PC-Monitoren bei Gleichfeldänderungen ab 10 μ T nicht ausgeschlossen werden und ist einzelfallabhängig. Entsprechendes gilt für hochempfindliche Messgeräte in Wissenschaft und Industrie sowie für medizinische Geräte.

Landschaftspflegerische Maßnahmen:

Zur Vermeidung und Verminderung von vorhabensbedingten Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und aus Gründen des Artenschutzes sind bereits vor und während der Bauphase Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen, unter anderem eine zeitliche Befristung von Rodungsarbeiten, Umsiedlung durch „sanftes“ Abdrängen von Fledermäusen in der Kleinen Ehinger Anlage, Begrenzung von Baulärm und Erschütterungen während der Winterruhe, Schutz der an das Baufeld angrenzenden erhaltenswerten Vegetation (z.B. vorhandener erhaltenswerter Baumbestand).

Wegen der noch verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbeständen sind Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen:

- Schaffung von Ersatzquartieren für Fledermäuse, Anbringen von künstlichen Nisthilfen / Nistkästen für Vögel,
- Pflanzung von Laubbäumen entlang und im Umfeld der Straßenbahnlinie (Bereiche Beyerstraße und untere Römerstraße, Römerstraße Nr. 116 / 118, Einkaufszentrum bis Gewerbeschulen, Wendeschleife),
- die Entwicklung einer artenreichen, extensiven und locker mit Bäumen überstellten Wiese (Innenfläche der Wendeschleife).

Der zusätzliche Ausgleich für ein verbleibendes Defizit wird über Maßnahmen aus dem Ökokonto der Stadt Ulm erbracht (Aufforstung von standortgerechtem Mischwald auf intensiv genutzten Ackerflächen).

Folgemaßnahmen; weitere Inanspruchnahmen von privaten Grundstücken:

An Folgemaßnahmen sind vorgesehen:

- Die im Maßnahmenbereich an die Wagnerstraße, Beyerstraße, Römerstraße und den Egginger Weg angebundenen Straßen und Wege werden im jeweiligen Einmündungsbereich angepasst bzw. umgebaut (insbesondere Elisabethenstraße, Sedanstraße, Haßlerstraße, Saarlandstraße, Westerlinger Straße, Grimmelfinger Weg, Königstraße).
- Die Geh- und Radwege werden teilweise verändert oder neu gebaut.
- In der „Kleinen Ehinger Anlage“ wird das Wegenetz neu geordnet.
- Die straßenseitige Einfriedung der Kirche (Römerstraße Nr. 85) soll zurückgesetzt werden (Grunderwerb und vorübergehende Inanspruchnahme).
- Für das Gebäude Römerstraße Nr. 87 wird auf diesem Grundstück ein Be- und Entladeplatz (Stellplatz) angelegt.
- Die straßenseitige Einfriedung der Gebäudegrundstücke Römerstraße Nrn. 91, 93 und 95 wird zurückgesetzt (Grunderwerb und vorübergehende Inanspruchnahme).
- Die Zufahrt zur Sparkasse (Römerstraße Nr. 94) wird zusammen mit einer zusätzlichen Zufahrt der Gärtnerei (Flurstück Nr. 1914, Römerstraße Nr. 116) gegenüber der Straße Unterer Kuhberg neu angelegt; die Stellplätze werden angepasst; die LKW-Zufahrt zur Gärtnerei ist im Bereich der Einmündung Robert-Dick-Weg vorgesehen (vorübergehende Inanspruchnahme).
- Vor den Gebäuden Römerstraße Nrn. 113, 115 und 119 wird die Römerstraße verbreitert. Stützmauer und Treppe werden entsprechend verändert (Grunderwerb und vorübergehende Inanspruchnahme).
- Die interne Verkehrsführung auf dem Parkplatz des Einkaufszentrums wird verändert (vorübergehende Inanspruchnahme, Römerstraße Nr. 120/1).
- Die am Egginger Weg liegende Grenze des Flurstücks Nr. 1987/3 (Grimmelfinger Weg 12) wird zurückgesetzt (Grunderwerb und vorübergehende Inanspruchnahme).
- Die straßenseitige Grenze des am Egginger Weg liegenden Kleingarten-Flurstücks Nr. 1982/37 wird zurückgesetzt (Grunderwerb und vorübergehende Inanspruchnahme).
- Die nicht mehr notwendige Buswendeschleife auf dem Kuhberg soll zukünftig dem kurzzeitigen Parken dienen.
- Die bisherigen Buslinien werden mit Aufnahme des Straßenbahnbetriebes angepasst.
- Im Baubereich verlaufende Leitungen werden gesichert und / oder an die neuen Bedürfnisse durch Umlegung oder Neuverlegung angepasst (insbesondere Leitungen für Strom, Gas, Wasser, Abwasser, Fernwärme, Telekommunikation).

B) Streckenabschnitt „Wissenschaftsstadt“

a) Strecke Haltestelle „Theater“ bis zum Science Park II

Die ca. 6,5 km lange zweigleisige Neubaustrecke verläuft von der Olgastraße aus im Verkehrsraum der Neutorstraße, der Kienlesbergstraße, des Mähringer Weges, der nicht öffentlichen Straße zum James-Franck-Ring, des James-Franck-Ringes, der Albert-Einstein-Allee und der Lise-Meitner-Straße (Science Park II). Über eine Wendeschleife an der nördlichen Wilhelm-Runge-Straße führt sie wieder zurück Richtung Olgastraße. Eine weitere Wendeschleife ist vorgesehen auf einem neuen Kreisverkehr, der die Albert-Einstein-Allee mit dem James-Franck-Ring und der Helmholtzstraße verknüpft.

Die Strecke liegt überwiegend im Straßenraum; entweder straßenbündig oder als besonderer Bahnkörper vom übrigen Verkehr abgesetzt.

Von der Maßnahme sind überwiegend Grundstücke der Stadt Ulm bzw. der SWU betroffen. Weitere Flächen müssen darüber hinaus beiderseits des Trassenkorridors sowie für an der Trasse und auch abseits liegende Baustelleneinrichtungsflächen in Anspruch genommen werden. Dabei werden auf einigen Streckenabschnitten auch Grundstücke, die sich im Eigentum Dritter befinden, dauerhaft oder vorübergehend (bauzeitlich) beansprucht.

Zum Erwerb vorgesehen sind Grundstücksflächen insbesondere für die erforderlichen Verbreiterungen des Straßenraumes und die notwendigen Verkehrsanlagen und Ersatzparkplätze. Für Fahrleitungs- oder Beleuchtungsmaste und Wegerechte ist eine dauerhafte Inanspruchnahme durch dingliche Sicherungen vorgesehen.

Folgende Grundstücke werden (überwiegend oder teilweise) durch das Vorhaben in Anspruch genommen (im Eigentum der Stadt Ulm oder der SWU stehende Flächen sind hier nicht aufgeführt):

Olgastraße Nrn. 80 und 77, Flurstück (Flst.) 424; Neutorstraße Nrn. 12, 16, 20, 26, 26/1, 31 und Flst. Nrn. 724/1, 460/2 (auch Zeitblomstraße), 636, 704 (jeweils auch Karlstraße); 724/2 (auch Wildstraße); Wildstraße Flst. Nr. 724/9; Karlstraße Flst. Nrn. 716/1, 716/5, 724, 804; DB-Gelände Flst. Nrn. 4000, 4000/12; Kienlesbergstraße Flst. Nr. 1413/9; Mähringer Weg Nrn. 2, 4, 6, 12, 14, 15, 16, 18, 35, 43, 45, 51,53, 55, 57, 61, 70 (Am Eselsberg Nr. 5), 65 bis 136, 148 mit Flst. Nrn. 1460/1, 1460/2, und 1470 (Kaserne), 1506, 1512/4, 1512/3, 1520/1, 1526, 5421/1; Baumbühl Nr. 7; Landfriedbühl Nrn. 19 und 20; Schlehenbühl Nr. 1; Gerhart-Hauptmann-Weg Nrn. 1, 1/1; Carl-Schurz-Straße Nrn. 1 bis 18; Albert-Einstein-Allee Flst. Nrn. 6400, 1464, 1461, James-Frank-Ring Flst. Nr. 1433; Lise-Meitner-Straße Nrn. 4, 6, 10,12, 14, 16, 24, 26, Flst. Nr. 6400/19; Manfred-Börner-Straße Flst. Nr. 1461/23; Wilhelm-Runge-Straße Nr. 1; Flst. Nr. 846 (nördlich des Berliner Rings).

Umleitungen / Verkehrsbeschränkungen während der Bauzeit:

Zumindest die fußläufige Erreichbarkeit der Grundstücke und Gebäude soll gewährleistet werden. Vorhandene Garagen und Stellplätze auf Privatgrund sollen soweit möglich zumindest über Nacht erreichbar sein. Während der Bauzeit sind Abstimmungen mit den betroffenen Anliegern vorgesehen. Die Anbindung der Universität, des Science Parks und der Wohngebiete am Esels- und Michelsberg an die Innenstadt mit den vorhandenen Buslinien wird auch während der Bauzeit aufrecht erhalten.

Streckenverlauf:

- Der „Streckenabschnitt Wissenschaftsstadt“ der neuen Straßenbahnlinie 2 wird auf der **Olgastraße** im Bereich der Haltestelle „Theater“ mit der bestehenden Straßenbahnlinie 1 verknüpft. Dabei wird die Gleisanlage der Straßenbahnlinie 1 zwischen der östlichen Einmündung der Sedelhofgasse und der bisherigen Haltestelle Theater nach Norden verschoben.
- Über ein neues Gleisdreieck zweigt die neue Straßenbahnlinie 2 von der Olgastraße auf die Neutorstraße ab. Auf der **Neutorstraße** verläuft die Straßenbahn bis zur Karlstraße vollständig und dann bis zur neuen Brücke über die Bahnanlagen teilweise auf einem von der Straße abgesetzten besonderen Bahnkörper. Die **Karlstraße** wird im Kreuzungsbereich mit der Neutorstraße beidseitig bis zu einer Länge von ca. 90 m in Anspruch genommen.
- Zwischen der Neutorstraße und der Kienlesbergstraße wird die Straßenbahn westlich der Neutorbrücke mit einer neuen Brücke über die Bahnanlagen der Deutschen Bahn AG geführt. Die neue Brücke beginnt auf der Neutorstraße nördlich des SWU-Gebäudes und endet an der Kienlesbergstraße unterhalb des „Alten Fritz“. Eine Nutzung des begleitenden Wartungswegs auf der Brücke ist auch für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen.
- Auf der **Kienlesbergstraße** und auf dem unteren **Mähringer Weg** (bis ca. 50 m nordwestlich der Straße Schlehenbühl) verläuft die Straßenbahnlinie überwiegend straßenbündig. Im Bereich der Kleingartenanlage wird die Bahn in der Straßenmitte in einem begrünten Bahnkörper geführt, an den die Haltestelle Multscherschule anschließt.
- Ab der Einmündung des Stifterweges wird die Bahn auf dem Mähringer Weg bis auf Höhe der Hindenburg-Kaserne wieder straßenbündig und entlang des Kasernengeländes in der Straßenmitte in einem begrünten besonderen Bahnkörper geführt.
- Etwa ab der Einmündung des Weinbergweges liegen die Straßenbahngleise östlich des Mähringer Weges in einem begrünten besonderen Bahnkörper bis zur Zufahrt zum Universitätsbauamt und ab da durch den Wald auf der vorhandenen Straße bis zur Haltestelle „Universität Süd“ auf dem **James-Franck-Ring**. Durch den Wald erhält die in diesem Abschnitt auch von Bussen befahrbare Straßenbahntrasse an der Südwestseite einen straßenbegleitenden Zweirichtungs-Radweg.
- In nördlicher Richtung verläuft die Straßenbahn östlich entlang des James-Franck-Rings zur Albert-Einstein-Allee. Hier erfolgt mit einem neuen Kreisverkehr die Verknüpfung der Albert-Einstein-Allee mit dem James-Franck-Ring und der Helmholtzstraße. Der Kreisverkehr dient der Straßenbahn als zusätzliche Wendeschleife.
- Die **Albert-Einstein-Allee** wird auf ihrer gesamten Länge bis zur Lise-Meitner-Straße in der Straßenmitte auf einem begrünten besonderen Bahnkörper in der Mitte durchfahren. Dabei werden die zwei rechtwinkligen Kurven bei den Parkflächen P15 und P16 „gestreckt“, indem die Trasse diagonal geführt wird.
- Ab der Albert-Einstein-Allee wird die **Lise-Meitner-Straße** (ab der bestehenden Wendeanlage für den Kraftfahrzeugverkehr gegenwärtig nur als Fußweg vorhanden) für den Kraftfahrzeug- und Straßenbahnverkehr geöffnet und ausgebaut und mit der Albert-Einstein-Allee über einen

Kreisverkehr verbunden. Ab hier durchfährt die Straßenbahn dann die Lise-Meitner-Straße bis zur Wilhelm-Runge-Straße in der Straßenmitte auf einem begrünten besonderen Bahnkörper. Über eine Wendeschleife an der nördlichen Wilhelm-Runge-Straße verläuft die Straßenbahn auf dem zweiten Gleis wieder zurück zur Olgastraße.

Soweit der Bahnkörper in der Straßenmitte geführt wird, werden die beidseitigen Fahrbahnen als Richtungsfahrbahnen ausgebildet. Die seitlich angrenzenden Grundstücke können dann jeweils nur im Rechtsabbiege- bzw. Rechtseinbiegeverkehr genutzt werden.

Parkplätze, Stellplätze, Parkstände:

Die am Mähringer Weg zwischen dem Wilhelm-Geyer-Weg und der Hans-Multscher-Schule am Straßenrand entfallenden Parkplätze werden laut Plan verlegt bzw. neu geordnet. Die Parkplätze entlang der Albert-Einstein-Allee entfallen. Für die beiderseits der Lise-Meitner-Straße entfallenden Parkplätze wird als Ersatz östlich der Lise-Meitner-Straße (etwa gegenüber dem Gebäude Lise-Meitner-Straße 10) ein neuer Parkplatz angelegt.

Fahrstromversorgung, Fahrleitungen, Masten, Grundstücks- bzw. Gebäudeinanspruchnahme:

Die Straßenbahnanlage wird mit einer Fahrleitung zur Gleichstromversorgung der Straßenbahnfahrzeuge ausgestattet. Die Fahrdrathöhe beträgt in der Regel 5,50 m über Schienenoberkante. Die Fahrstromversorgung der Straßenbahnlinie 1 erfolgt bislang über acht „Gleichrichterunterwerke“ (GUW). Die Stromversorgung der Straßenbahnlinie 2 wird im Abschnitt „Wissenschaftsstadt“ durch sieben zusätzliche Gleichrichter-Unterwerke mit einer Leistung von je 1.600 kVA sichergestellt, welche an folgenden Standorten vorgesehen sind:

- westlich des Betriebsgebäudes an der Bushaltestelle „Lehrer Tal“
- südlich des Universitäts-Bauamtes (Bereich Bushaltestelle „Hasenkopf“);
hier ist auch der Bau eines Schwungmassenspeichers vorgesehen
- ca. 100 m südlich der westlichen Bushaltestelle „Universität Süd“
- nördlich Albert-Einstein-Allee unmittelbar westlich des neuen Kreisverkehrs bei der Verknüpfung mit dem James-Franck-Ring und der Helmholtzstraße
- bei der Haltestelle „Universität West“ bei der hier um 80 m nördlich zu verlegenden Umspannstation
- bei der Haltestelle „Hochschule Ulm“ im bestehenden neuen Gebäude der SWU nördlich der Albert-Einstein-Allee
- im „Science Park II“ nordwestlich der Umspannstation beim Grundstück Lise-Meitner-Straße 6.

Im Streckenverlauf sind unterschiedliche Fahrleitungssysteme vorgesehen:

Die Fahrleitungsanlage zwischen der Olgastraße und der Universität Süd ist als Hochkettenfahrleitung vorgesehen, die entweder über Querfelder oder über Zweigleisenausleger gespannt wird; sie wird an Fahrleitungsmasten befestigt, die weitestgehend im Straßenraum aufgestellt werden. In diesem Streckenabschnitt sind Außenmasten vorgesehen. An den Gebäuden Neutorstraße 20, 26 und 28 soll die Fahrleitungsanlage mit Wandankern direkt an den Gebäuden

verankert werden. Grundsätzlich werden Gebäudeanker nur im Einvernehmen mit den Eigentümern angebracht, sollte kein Einvernehmen hergestellt werden, wird ein Mast gestellt. Entsprechendes gilt, wenn die Gebäudeanker statisch nicht möglich sind.

Die Fahrleitungsanlage zwischen der Universität Süd und der Wendeschleife Science Park II wird aufgrund der Anforderungen an die magnetischen Feldstärken im Bereich der Universitäten und des Science Park II mit mehrfach gespeistem Fahrdraht ausgeführt, um die Entstehung von Magnetfeldern durch den Betrieb der Straßenbahn zu reduzieren. In diesem Bereich sind Fahrleitungsmasten beidseitig der Trasse in einem Abstand von ca. 25 m vorgesehen, in der Lise-Meitner-Straße sind abweichend davon Mittelmasten geplant.

Folgende Straßenbahn-Haltestellen sind vorgesehen:

- „Theater“ auf der Olgastraße (hier werden die Haltestellen der Straßenbahnlinie 1 und 2 sowie der Buslinien zu einer Haltestelle zusammengefasst)
- „Karlstraße / SWU“ auf der Neutorstraße zwischen Wildstraße und Karlstraße
- „Lehrer Tal“ auf der Kienlesbergstraße östlich bzw. westlich des Lehrer-Tal-Weges
- „Multscherschule“ auf dem Mähringer Weg unterhalb der Einmündung des Stifterweges
- „Eselsberg Hasenkopf“ auf dem Mähringer Weg oberhalb der Einmündung der Straße Am Eselsberg
- „Universität Süd“ beim Vorplatz der Mensa der Universität
- „Botanischer Garten“ auf dem James-Franck-Ring nordöstlich der Einmündung des Hans-Krebs-Weges
- „Kliniken Oberer Eselsberg“ auf der Albert-Einstein-Allee nordöstlich des Parkhauses Mitte
- „Universität West“ bei den Parkplätzen P15, P16 (nordwestlich der Bibliothekszentrale)
- „Wilhelm-Runge-Straße“ östlich des Kreisverkehrs Albert-Einstein-Allee / Wilhelm-Runge-Straße
- „Hochschule Ulm“ auf der Albert-Einstein-Allee
- „Lise-Meitner-Straße“ ca. 80 m nördlich der Albert-Einstein-Allee
- „Science Park II“ in der nördlichen Wilhelm-Runge-Straße.

Auswirkungen auf Menschen und Geräte:

Die Planung beinhaltet Schutzvorkehrungen, damit die immissionsschutzrechtlichen Grenzwerte eingehalten, die Beeinträchtigungen reduziert und die fachlichen Orientierungs- und Anhaltswerte zu Schall, Erschütterungen und elektromagnetischer Verträglichkeit nicht überschritten werden.

Lärm:

Die rechtlich maßgeblichen Tag- bzw. Nacht-Lärmgrenzwerte werden nach der Planung an folgenden Gebäudefassaden bzw. Fassadenabschnitten überschritten:

- Theater, Neutorstraße Nrn. 32, 34/1 und 34/2, Wildstraße Nr. 5/1, Karlstraße Nrn. 1, 3, 16/2 und Zeitblomstraße Nr. 16;
- Beim Alten Fritz Nr. 2, Lehrer-Tal-Weg Nrn. 3 und 4, Am Bleicher Hag Nrn. 1, 2, 3 und 4;
- Mähringer Weg Nrn. 2, 4, 6, 12, 14, 15, 16, 18, Baumbühl Nr. 7, Landfriedbühl Nrn. 19 und 20, Wilhelm-Geyer-Weg Nrn. 1, 3, 5 und 7;

- Mähringer Weg Nrn. 53, 55, 65, 66, 68, 69, 74, 74/1, 74/2, 80, 80/1, 81, 83, 86, 87, 91, 92, 95, 98, 124, 126 und 130 sowie Stifterweg Nr. 5.
- Albert-Einstein-Allee Nrn. 12, 14 und 55 sowie geplanter Neubau Internationale Energiewirtschaft.

Hier besteht nach der Planung jeweils ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster und / oder Schallschutzlüftungen) dem Grunde nach, sofern das vorhandene Schalldämmmaß der vorhandenen Fenster nicht bereits ausreicht.

Erschütterungen und sekundärer Luftschall:

Die fachlichen Anhaltswerte zu den Erschütterungen bzw. die Immissionsrichtwerte der 24. BImSchV zum sekundären Luftschall sind laut Gutachten entlang dieses Streckenabschnittes mit dem Standardoberbau weitgehend eingehalten.

Überschreitungen der Anhaltswerte für den Tagzeitraum können laut Gutachten nicht ausgeschlossen werden im Anschlussbereich entlang der Olgastraße, an der Straße Am Bleicher Hag und im Kurvenbereich zum Mähringer Weg sowie in weiteren Abschnitten des Mähringer Weges, die einen besonders geringen Abstand zur nächstgelegenen schutzbedürftigen Bebauung haben.

Um laut Gutachten die fachlichen Anhaltswerte zu den Erschütterungen bzw. die Immissionsrichtwerte der 24. BImSchV zum sekundären Luftschall in diesen Bereichen einzuhalten, sind Erschütterungen mindernde Maßnahmen am Gleiskörper der Straßenbahn vorgesehen (elastische Elemente im Oberbau).

Elektromagnetische Verträglichkeit:

Das Straßenbahnnetz wird mit Gleichstrom mit einer Nennspannung von 750 V betrieben. Bei den vorgesehenen Gleichrichterunterwerken werden laut Gutachten hinsichtlich der magnetischen Flussdichte und der elektrischen Feldstärke die Vorgaben der 26. BImSchV eingehalten. Durch den Fahrbetrieb im Bereich der Straßenbahntrasse entstehen laut Gutachten deutlich unterhalb des empfohlenen Grenzwerts liegende Werte der magnetischen Gleichfeldänderungen.

Grundsätzlich kann eine evtl. störende Beeinflussung von Geräten mit Elektronenstrahlröhren, älteren Fernsehgeräten und PC-Monitoren bei Gleichfeldänderungen ab 10 μT nicht ausgeschlossen werden und ist einzelfallabhängig. Um dies für hochempfindliche Messgeräte in Wissenschaft und Industrie sowie für medizinische Geräte größtmöglich auszuschließen, wird im Bereich der Universitäten und des Science Park II eine Bauart der Fahrleitung vorgesehen, mit der die Magnetfeldemissionen so wirksam reduziert werden, dass für einen Großteil der Geräte keine zusätzlichen technischen Maßnahmen erforderlich sind.

Landschaftspflegerische Maßnahmen:

Zur Vermeidung und Verminderung von vorhabensbedingten Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und aus Gründen des Artenschutzes sind bereits vor und während der Bauphase Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen. Wegen der noch verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und zur Vermeidung artenschutzrechtlicher

Verbotstatbestände sind trassennahe und trassenferne Ausgleichs- bzw. Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen.

Im Trassenrandbereich wird begrünt und es werden 481 Bäume gepflanzt. Magerwiesen und Feldgehölze werden angelegt. In der Wissenschaftsstadt ist auf dem bewaldeten Flurstück Nr. 1461 eine „Naturwaldzelle“ vorgesehen. Trassenfern ist vorgesehen, das nördlich des Berliner Rings gelegene Flurstück Nr. 846 aufzuforsten. Das Flurstück liegt ca. 250 m nördlich der Einmündung der Straße „Oberer Eselsberg“ in den Berliner Ring.

Folgemaßnahmen; weitere Inanspruchnahme von Grundstücken:

An Folgemaßnahmen sind vorgesehen:

- Abbruch und Verfüllung der Unterführung im Kreuzungsbereich Karlstraße/Neutorstraße mit Anpassung der vorhandenen Stützmauern und Eingangsbereiche.
- Die zwischen den Gebäuden Mähringer Weg 128 und 130 liegende Zufahrt zu den Wohnhäusern Mähringer Weg 124 bis 136 und zur städtischen Kindertagesstätte Mähringer Weg 128/1 wird unterbrochen. Als Ersatz wird eine Zufahrt von nördlich der Bebauung her über die Zufahrt zum Universitäts-Bauamt angelegt.
- Die bisherigen Buslinien werden mit Aufnahme des Straßenbahnbetriebes angepasst.
- Im Baubereich verlaufende Leitungen werden gesichert und / oder an die neuen Bedürfnisse durch Umlegung oder Neuverlegung angepasst (insbesondere Leitungen für Strom, Gas, Wasser, Abwasser, Telekommunikation, Fernwärme).

b) „Wendeschleife im Bereich der bestehenden Straßenbahnhaltestelle „Ehinger Tor“

Die eingleisige Wendeschleife zweigt vor der Einfahrt in die bestehende Haltestelle Ehinger Tor aus der bestehenden Strecke ab und durchfährt den Haltestellenbereich im Zuge der vorhandenen Busfahrbahn. Die vorhandene Bahnsteigkante dient als Ausstiegshaltestelle gemeinsam mit dem Busverkehr. Danach führt die Wendeschleife unter Nutzung der Busausfahrt über den Knotenpunkt (Neue Straße, Bismarckring, Ehinger Straße) wieder zurück in die Haltestelle Ehinger Tor. Im Bereich des heutigen Bussteiges erhalten die Straßenbahnfahrzeuge eine Warteposition und Einstiegshaltestelle. Die Ausfahrt in Richtung Hauptbahnhof erfolgt dann auf Höhe der Schillerstraße über eine Anschlussweiche in das Gleis der Linie 1.

Die Neubaustrecke ist 370 m lang und liegt im Verkehrsraum der Haltestelle Ehinger Tor und des Knotenpunktes.

Fahrstromversorgung, Fahrleitungen, Masten:

Die Straßenbahnanlage wird mit einer Einfach-Fahrleitung zur Gleichstromversorgung der Straßenbahnfahrzeuge ausgestattet. Die Befestigung der Fahrleitung erfolgt an bestehenden und neuen Fahrleitungsmasten, die im Straßenraum aufgestellt werden, sowie am Haltestellendach. Die Fahrdrahthöhe beträgt in der Regel 5,50 m über Schienenoberkante.

Die Fahrstromversorgung erfolgt über das bestehende Gleichrichterunterwerk Ehinger Tor.

Auswirkungen auf Menschen und Geräte:

Die Untersuchungen zum Schall- und Erschütterungsschutz basieren auf der höchsten Belastung der Wendeschleife. Dies ist der Zeitraum nach Inbetriebnahme des Streckenabschnittes Wissenschaftsstadt und vor der Inbetriebnahme des Streckenabschnittes Kuhberg. Nach Inbetriebnahme des Streckenabschnittes Kuhberg wird die Wendeschleife nur noch von im Regelbetrieb vorgesehenen Verstärkungsfahrten oder bei Störungen im Streckennetz genutzt.

Lärm:

Die rechtlich maßgeblichen Tag- bzw. Nacht-Lärmgrenzwerte werden laut Gutachten beim Betrieb der neuen Wendeschleife nicht überschritten. Es besteht daher kein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen.

Erschütterungen und sekundärer Luftschall:

Um laut Gutachten die fachlichen Anhaltswerte zu den Erschütterungen bzw. die Immissionsrichtwerte der 24. BImSchV zum sekundären Luftschall im Bereich der Wendeschleife einzuhalten, ist vorgesehen, auf einem ca. 39 m langen Abschnitt des Kurvenbereichs der Wendeschleife (vor dem Gebäude Bismarckring 46) Erschütterungen mindernde Maßnahmen am Gleiskörper der Straßenbahn auszuführen (elastische Elemente im Oberbau).

Elektromagnetische Verträglichkeit:

Zur elektromagnetischen Verträglichkeit gilt bei der Wendeschleife das zum Streckenabschnitt Wissenschaftsstadt Gesagte entsprechend.

Landschaftspflegerische Maßnahmen:

Für die Umsetzung der Maßnahme werden ausschließlich bereits versiegelte Verkehrsflächen in Anspruch genommen. Naturschutzrechtlich und artenschutzrechtlich sind keine Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen vorgesehen.

Folgemaßnahmen:

An Folgemaßnahmen sind vorgesehen:

- Die auf dem Bahnsteig vorhandene öffentliche WC-Anlage wird bei Bedarf im Haltestellenbereich verlegt.
- Die Signalanlage des Knotenpunktes Bismarckring wird angepasst.

Stadt Ulm

Bürgermeisteramt