

**Umgestaltung der nördlichen Großen Ulrichstraße
Abwägung zur Einordnung der Haltestelle Moritzburgring**

Lfd. Nr.		Variante 1 und 1a (U 7, Blatt 3.1 u. 2.2.1) Lage wie Bestand	Punkte	Variante 2 (U 7, Blatt 3.2) beide in Gr. Ulrichstr. versetzt	Punkte	Variante 3 (U 7, Blatt 3.3) beide in Geiststr. gegenüber	Punkte	Variante 4 (U 7, Blatt 2.2) beide in Gr. Ulrichstr. gegenüber	Punkte
0	Kurzbeschreibung der Variante	Lage der Bahnsteige wie Bestand landwärts nördl. des Universitätsrings in der Geiststraße, stadtwärts nördl. vor der Järgergasse -Variante 1a, Variante 1 -stadtwärtiger Bahnsteig n. Nord an Moritzburgring geschoben		Beide Bahnsteige in der Großen Ulrichstraße, landwärts südlich vor dem Universitätsring stadtwärts nördlich vor der Järgergasse		Beide Bahnsteige gegenüberliegend in der Geiststraße nördlich des Universitätsrings		Beide Bahnsteige gegenüberliegend in der Großen Ulrichstraße unmittelbar südlich des Universitätsringes	
Bewertungskriterien:									
1	Lage der Bahnsteige - bedarfsgerecht bezüglich der Kundenziele?	Geringe Anzahl (10%) Fahrgäste gehen vom landwärtigen Bahnsteig nach Süd	5	Hohe Anzahl (69%) der Fahrgäste gehen vom landwärtigen Bahnsteig in die Geiststr.	2	45% der Fahrgäste gehen vom stadtwärtigen Bahnsteig Richtung Markt, 37% in Richtung kl. Ulrichstr.	2	Geringe Anzahl (10%) Fahrgäste gehen vom landwärtigen Bahnsteig nach Süd, Relation der Bahnsteig-abstände Neues Theater, Uniring, Karl-Albrechtstr. ungünstig	2
2	Sind die Bahnsteige behindertengerecht ausbaubar? Gibt es Einschränkungen?	landwärtig -Lage im Innenbogen führt zu geringen zusätzlichen Abrückungen der Bahnsteigkante (Spaltmaß); stadtwärtig - der Bahnsteig muss nach Nord abrücken (Var. 1) um Licht-raumzuschläge im Außenbogen zu vermeiden; so sind Geometrie-verbesserungen möglich	4	landwärtig -keine 45m Bahnsteiglänge mit erhöhter Bahnsteigkante; stadtwärtig -der Bahnsteig muss gegenüber Bestand nach Nord abrücken um Lichtraumzuschläge im Außenbogen zu vermeiden; teilweise geringe Bahnsteigbreite stad- und landwärts	2	landwärtig -Lage im Innenbogen führt zu geringen zusätzlichen Abrückungen der Bahnsteigkante (Spaltmaß); stadtwärtig - Lage im Außenbogen mit zusätzlichen Abrückungen der Bahnsteigkante	1	landwärtig -keine 45m Bahnsteiglänge mit erhöhter Bahnsteigkante;	3
3	Auswirkungen auf betriebliche Belange (des Straßenbahnbetriebes)	Haltestellenlage jeweils nach dem Knoten	5	Haltestelle landwärts vor dem Knoten ungünstig - evtl. Fahrzeitverluste	2	keine ausreichende Sicht vom Fahrer auf den Bahnsteig ohne zusätzliche Hilfsspiegel, Haltestelle stadtwärts vor dem Knoten ungünstig - evtl. Fahrzeitverluste	1	Haltestelle landwärts vor dem Knoten ungünstig - evtl. Fahrzeitverluste	2
4	Einfluss auf die Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit des Knotens Große Ulrichstraße/Universitätsring	In Variante 1 stadtwärtiger Bahnsteig - eingeschränkter Aufstellraum für Lieferverkehr hinter dem haltenden Straßenbahnzug wird als verträglich eingeschätzt.	3	Unsicherheit bezüglich der Anforderungszeit der Rotphase wegen Abfahrt aus der Haltestelle landwärts.	2	Unsicherheit bezüglich der Anforderungszeit der Rotphase wegen Abfahrt aus der Haltestelle stadtwärts.	2	stadtwärtiger Bahnsteig - eingeschränkter Aufstellraum für Lieferverkehr hinter dem haltenden Straßenbahnzug	3
5	Auswirkungen der Lage der Bahnsteige auf den Fußgänger- und Radverkehr	ohne wesentliche Verbesserungen zum Bestand außer den Angeboten für Querungshilfen/Fahrbahnsteiler	3	klare Trennung, Fußgänger über Bahnsteigfläche und Radfahrer über den Gleis- / Fahrbahnbereich, geringe Fläche für Radfahrer zum Ausfädeln Ri. Querungsfurt Universitätsring	4	ohne wesentliche Verbesserungen zum Bestand außer den Angeboten für Querungshilfen/Fahrbahnsteiler	3	klare Trennung, Fußgänger über Bahnsteigfläche und Radfahrer über den Gleis- / Fahrbahnbereich, geringe Fläche für Radfahrer zum Ausfädeln Ri. Querungsfurt Universitätsring	3
6	Auswirkung der Lage der Bahnsteige auf Ladengeschäfte	Nach Var. 1a Ladengeschäfte in Haus-Nr.29 und 30 im Bereich der engsten Bahnsteigbreite (2,5 m) in der Haltestellenspitze -deshalb Var. 1	3	schmale Bahnsteigflächen mit multifunktionalen Ansprüchen vor den Ladengeschäften für beide Richtungen	2	negativ bezüglich Entfall der Parkplätze am westlichen Fahrbahnrand der Geiststraße	2	schmale Bahnsteigflächen mit multifunktionalen Ansprüchen vor den Ladengeschäften nur für die landwärtige Richtung	3
7	Auswirkung der Lage der Bahnsteige auf Liefervorgänge und ruhenden Verkehr	Entfallende mögliche Lieferzone in der Verbindungsstraße Kleine auf Große Ulrichstraße, teilweise Kompensation am Universitätsring möglich	3	Entfallende mögliche Lieferzone in der Verbindungsstraße Kleine auf Große Ulrichstraße	3	schlechtere Anlieferbedingungen für Geschäfte an der westl. Geiststraße durch entfallende Park-/Ladestreifen	2	Entfallende mögliche Lieferzone in der Verbindungsstraße Kleine auf Große Ulrichstraße; teilweise Kompensation am Universitätsring möglich	3
8	Städtebauliche Beurteilung der Einordnung der Bahnsteige	ohne Verbesserungen zum Bestand	3	Belebung der nördlichen Großen Ulrichstraße durch Verlängerung der Nutzung Fußgängerzone bis Bahnsteig/Haltestelle, ungünstige geometrische Gleislage	3	Einschätzung ungünstiger als im Bestand -keine Veranlassung für Ein-/Ausstieg und fußläufige Nutzung der Verbindung Richtung Markt	2	Belebung der nördlichen Großen Ulrichstraße durch Verlängerung der Nutzung Fußgängerzone bis Bahnsteig/Haltestelle	5
9	Umbaukosten Haltestelle und zusätzliche Umbaukosten im Umfeld infolge der Einordnung der Bahnsteige	Neubau Bahnsteigkanten, Gleisbau Westgleis Universitätsring bis Station 0,4, östlicher Gehweg in der Geiststr.	3	Neubau Bahnsteigkanten, Gleisbau Westgleis Uniring bis Station 0,4	3	umfangreiche Umbauten in der Geiststraße in Fahrbahn, und beiden Gehwegflächen erforderlich, Gleisbau Westgleis Uniring bis Station 0,4	2	Neubau Bahnsteigkanten, Gleisbau Westgleis Uniring bis Station 0,4	3
Punktebewertung aus lfd. Nr. 1 - 9			32		23		17		27

Bewertungskriterien der Punkte: 1 - sehr schlecht 2 - schlecht 3 - genügend 4 - gut 5 - sehr gut

zu 5 Die Zwischeninsel im Universitätsring -später zugunsten einer LSA abgewogen- wird in der Bewertung außen vor gelassen, weil sie bei allen Varianten zu gleichen Folgen führt.