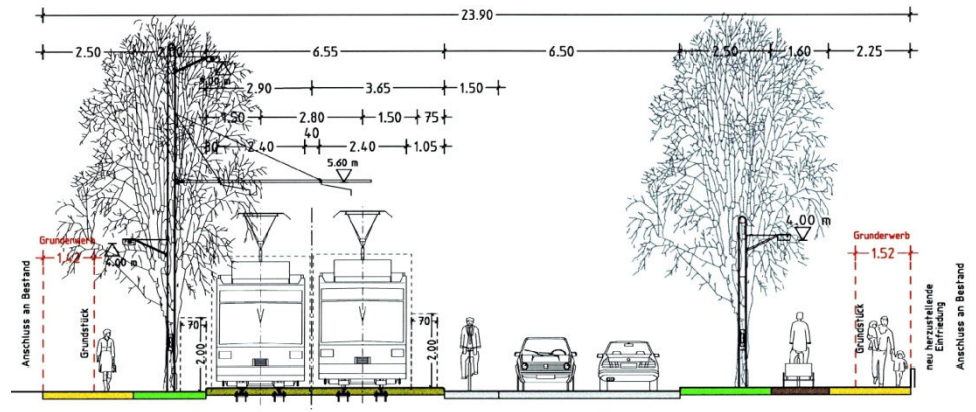


# Zwerchgraben / Trautenauer Straße

Die WSB will die Stadt dem Verkehr anpassen. Sie will „eine gestreckte, regelkonforme Trassierung erreichen“ und dafür „erhebliche Eingriffe in die Grundstücke“ (1) vornehmen. Dies atmet den Geist der 60er Jahre. Wir möchten das Gegenteil: den Verkehr der Stadt anpassen und den Menschen ins Zentrum rücken. Unser Ziel ist eine nachhaltige Stadtentwicklung, bei der die Menschen wirklich mitreden können und nicht eine hinter den Kulissen entwickelte Lösung präsentiert bekommen, mit der sie sich nach dem Motto „Gegessen wird was auf den Tisch kommt“ abfinden sollen. Aber vielleicht ist den Menschen ja eine andere Variante lieber, z.B. eine Einbahnstraße und dafür keine Eingriffe in ihre Grundstücke? Oder ein gemeinsamer Geh- und Radweg bergauf statt Dutzender gefälltler Bäume?

(1) Erläuterungsbericht zu den Planfeststellungsunterlagen für die Linie 6, S.53

WSB-Planung: Eingriffe in Grundstücke und Bäume fällen.



Selbstverständlich gibt es keine Regelwerke, die für Straßenbahnen gerade Strecken fordern, wo die Straße eine Kurve beschreibt. Gültiges Regelwerk sind die „Richtlinien für die Trassierung von Bahnen nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen“. Dort steht:

**„Entsprechend § 2 Abs.2 BOStrab sind Abweichungen von den Richtlinien zulässig, wenn mindestens die gleiche Sicherheit gewährleistet ist.“**

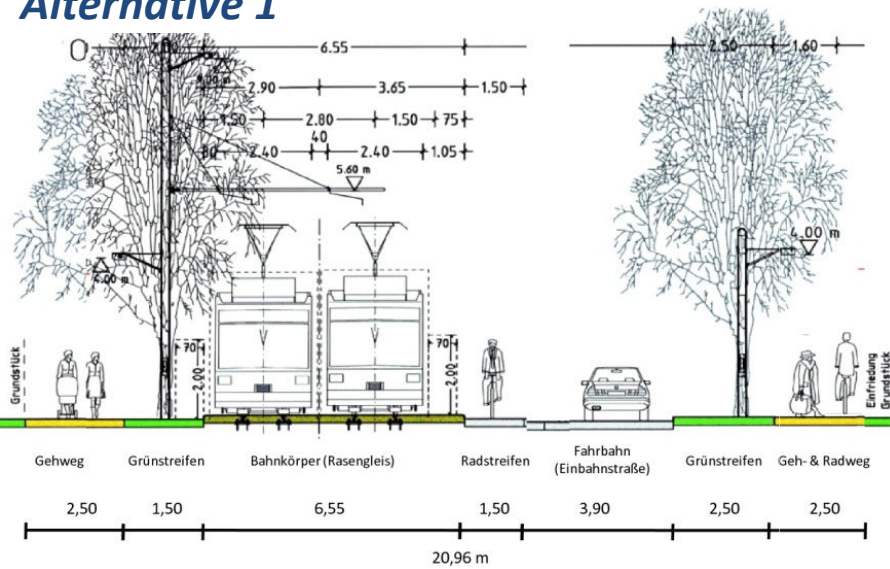
## Alternativen sind machbar!

Bürgernahe Planung geht andere Wege: eine Straßenbahn soll gebaut werden, wofür ein 6,55m breiter Gleiskörper nötig ist. Bei 20,96m Gesamtbreite bleiben 16,41m für andere Ansprüche, wenn man vermeiden möchte, in die Grundstücke einzugreifen. Sämtliche Verkehre (PKWs, Fußgänger und Radfahrer) sind schwach ausgeprägt, die Breiten können sparsam dimensioniert werden. Wir haben in der Trautenauer Straße zeitweise nicht einmal 10 Fußgänger pro Stunde gezählt – da braucht man bergauf keinen getrennten Geh- und Radweg, zumal Radfahrer bergauf langsam fahren. Der Autoverkehr dient der Erschließung – dafür reicht eine Einbahnstraße mit Tempo 30 (vor den Schulen ohnehin unverzichtbar). Nun kann man entscheiden, ob man lieber eine Parkspur oder breitere Grünstreifen möchte, ob der Radweg bergab rechts oder links der Straba liegen soll oder ob es doch lieber Zweirichtungsverkehr auf der Straße sein soll. All das ist innerhalb der gültigen Regelwerke machbar und soll von den mündigen Bürgern selbst entschieden werden.

Das sollten Sie bedenken: Die Gehwege sind dort, wo die Straba gebaut werden soll, in ähnlich schlechtem Zustand wie im oberen Teil, der aktuell neu gebaut wird. Machen wir uns nichts vor: Auch im unteren Abschnitt muss bald neu gebaut werden – und wahrscheinlich sind die Bäume dort in keinem besseren Zustand als oben, müssen also ebenfalls gefällt werden. Wenn die Straba so gebaut wird, dass die Bäume wegen der Arbeiten gefällt werden müssen, werden die Kosten aus dem Projekt bezahlt und nur zu einem geringen Teil auf die Anwohner umgelegt – wenn die Straba NICHT gebaut wird, werden die Kosten VOLL auf die Anlieger umgelegt. Sie können sich also entscheiden: OHNE Straba VIEL bezahlen, MIT Straba WENIG bezahlen.

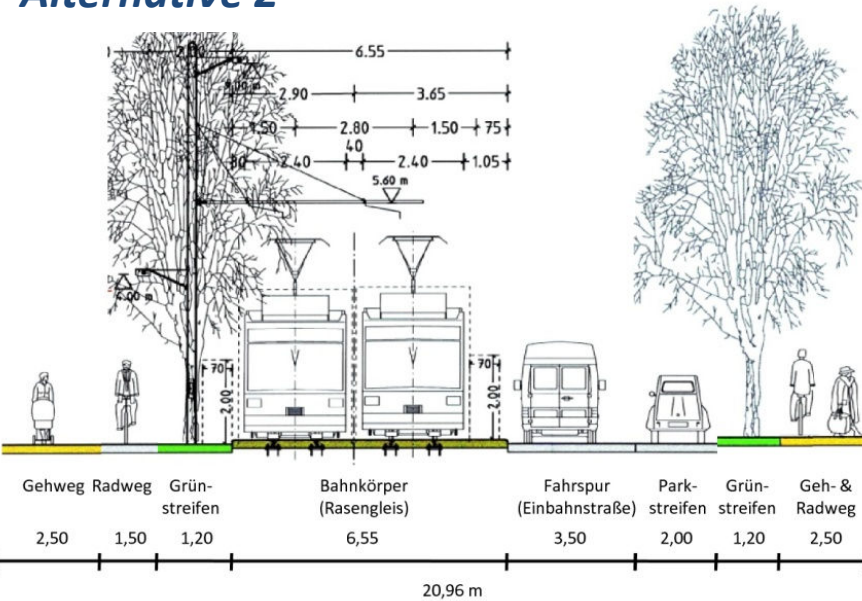
Wir wollen, dass dort, wo Bäume fallen, wieder eine vollwertige Allee entsteht. Der Platz dafür ist durchgehend vorhanden, wenn man sich für eine der möglichen Alternativen zur WSB-Planung entscheidet. Drei ausgewählte Beispiele möchten wir hier vorstellen.

## Alternative 1



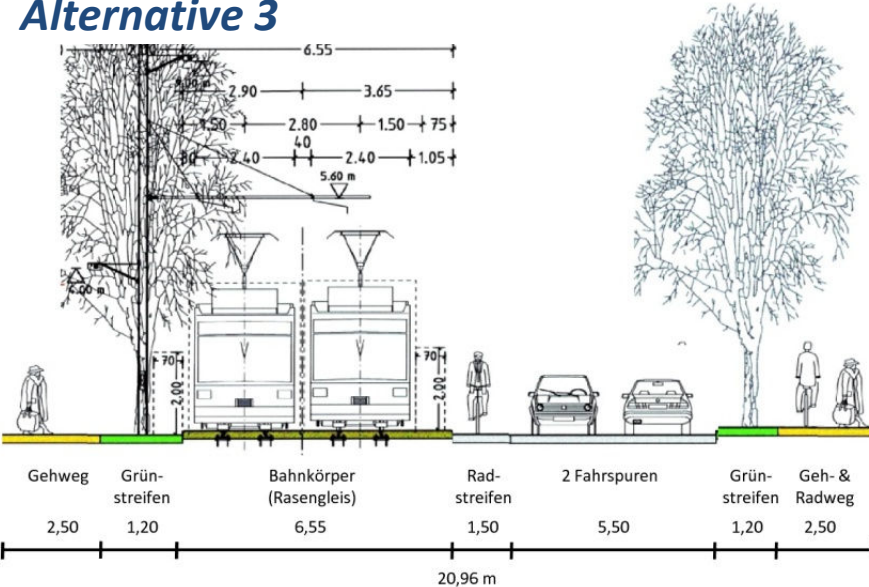
Einbahnstraße bergauf, Radstreifen bergab an der Straße, Geh- und Radweg bergauf gemeinsam geführt. Vorteil: Eingriffe in Grundstücke sind unnötig, Bäume können stehen bleiben. Nachteil: was die Straba nicht benötigt, was unberührt von den Bauarbeiten für die Linie 6 bleibt, wird auch nicht aus dem Projekt bezahlt. Wenn also z.B. die Bäume stehen bleiben, der Gehweg bergab nicht angetastet wird, gibt es aus dem Strabaprojekt kein Geld für deren Erneuerung. Werden die Bäume dann später doch gefällt und der Gehweg erneuert, müssen die Anlieger zahlen...

## Alternative 2



Einbahnstraße bergauf plus Parkstreifen. Der Radweg bergab muss dann neben den Gehweg wandern, was auch Sicherheitsvorteile hat. Bergauf wie bei Alternative 1 ein gemeinsamer Fuß- und Radweg. Dies verlangt die Neuanlage von Gehweg und Radweg auch bergab, auch die Bäume auf der Seite bergab müssen gefällt und ca. 2m verschoben neu gepflanzt werden. Dies alles veranlasst durch den Strababau und daher aus dem Projekt zu finanzieren. Die Anlieger müssen nur sehr geringe Umlagen leisten. Zudem sind alle ohnedies bald fälligen Arbeiten „in einem Aufwasch“ erledigt.

## Alternative 3



Wenn man doch Zweirichtungsverkehr auf der Straße behalten möchte, ist auch das möglich; dann wird der Platz für einen Parkstreifen aber nicht mehr ausreichen.

Natürlich sind noch weitere Varianten denkbar. Alle haben eines gemeinsam: keine Grundstückseingriffe. Damit wird die Planung erheblich preisgünstiger.

Nur ca. 3.000 PKW pro Tag müssen im Fall einer Einbahnregelung auf Zeppelinstraße und Rottendorfer Straße ausweichen - deutlich weniger als der Zuwachs, den die Straßen verkraften müssten, wenn die Straba nicht gebaut würde.

Und noch ein Wort zur unverzichtbaren Haltestelle an den Schulen: lassen Sie sich nicht erzählen, dies sei unmöglich, weil dort die Steigung der Straße zu steil sei. Dort beträgt die Längsneigung 4,47% und Haltestellen sollen nicht in Steigungen über 4% angelegt werden. Aber es ist mit sehr geringem Aufwand möglich, die 50m Haltestellenlänge etwas abzuflachen, dafür die Steigung davor und dahinter etwas anzuheben und schon ist es an der Haltestelle nicht steiler als ca. 3,5%. Die Haltestellen müssen dort sein, wo die Menschen sie brauchen, ansonsten ist die ganze Straßenbahn sinnlos!