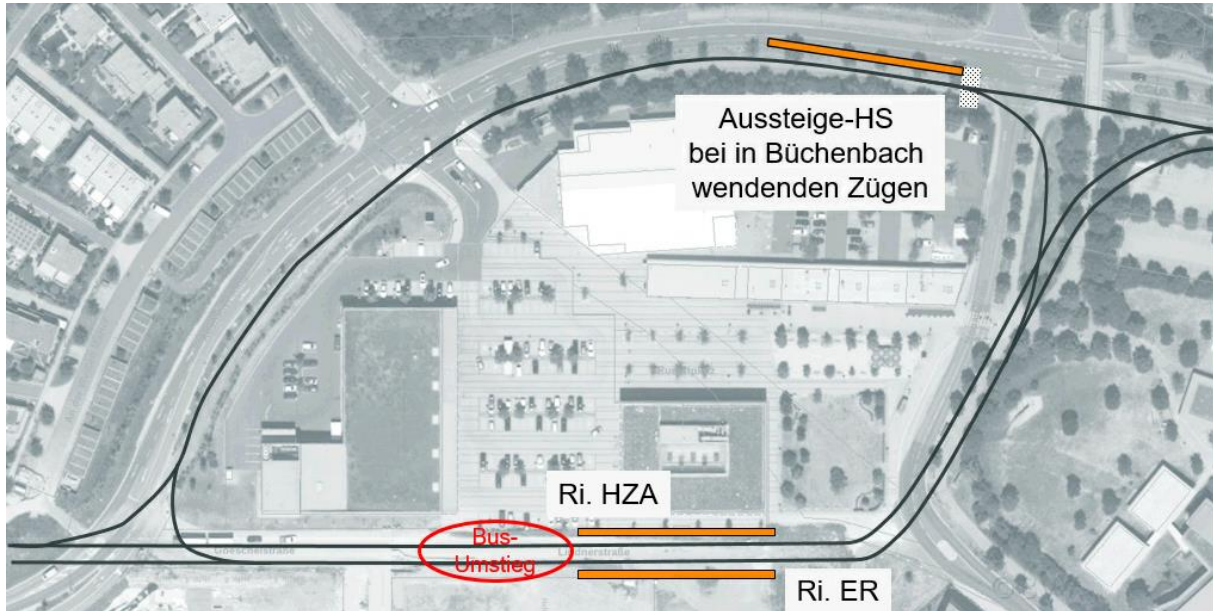


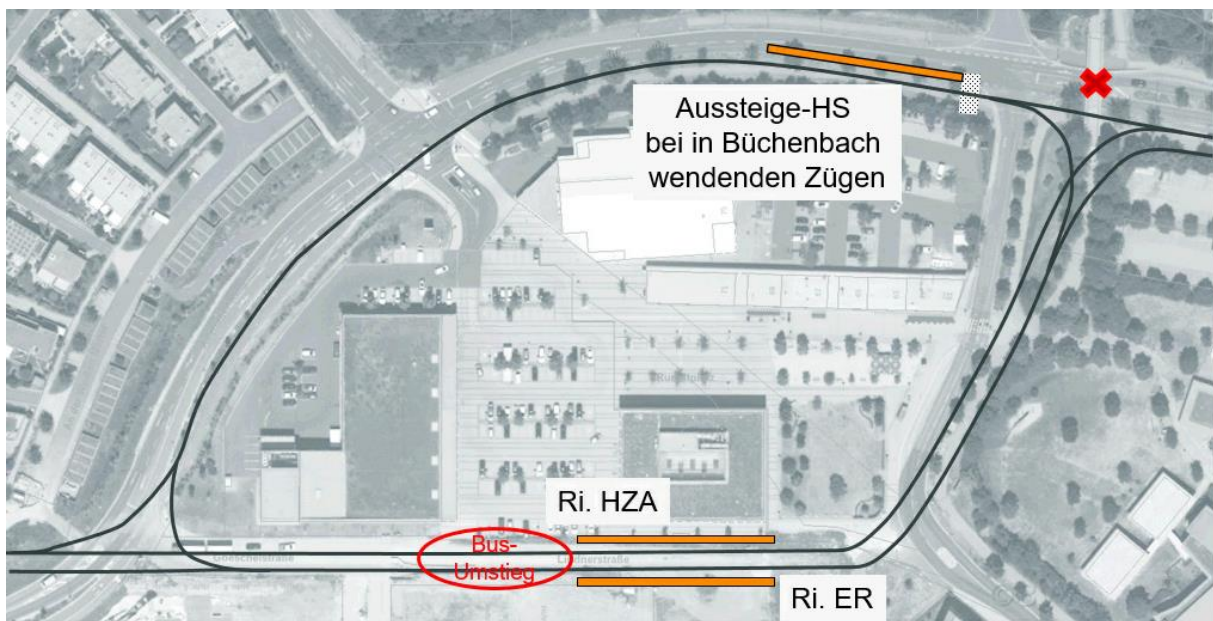
Anlage 3

Skizzenhafte Darstellung und Vergleich der Optimierungsvarianten

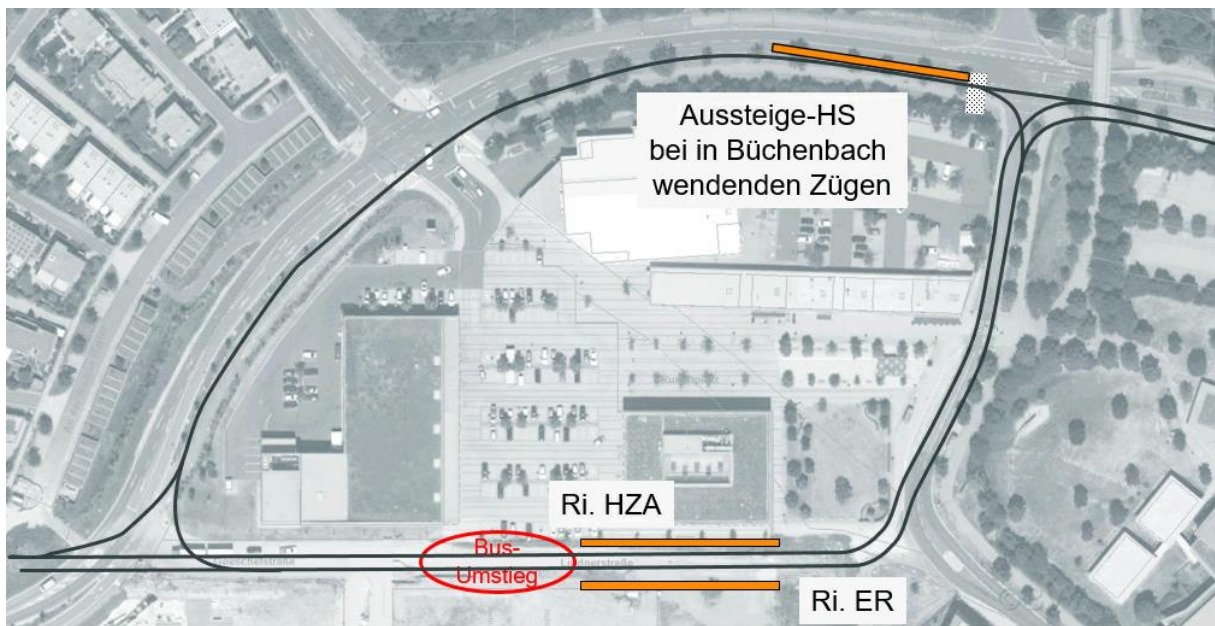
Variante 1a – Trasse näher an der Geh- und Radwegebrücke



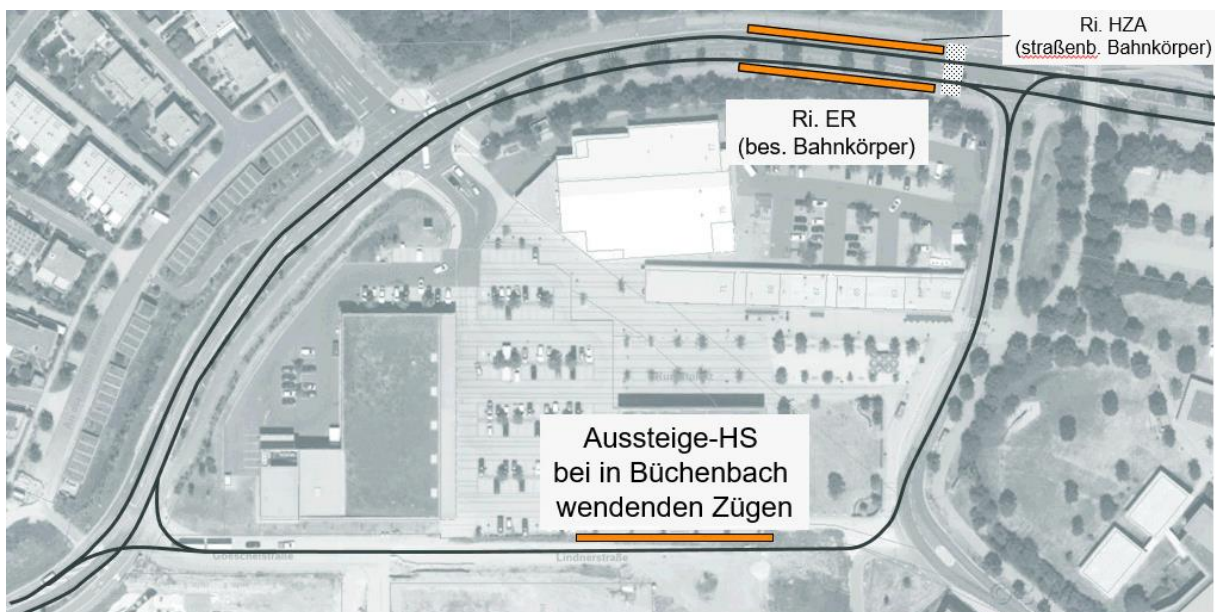
Variante 1b – Trasse an Stelle der Brücke



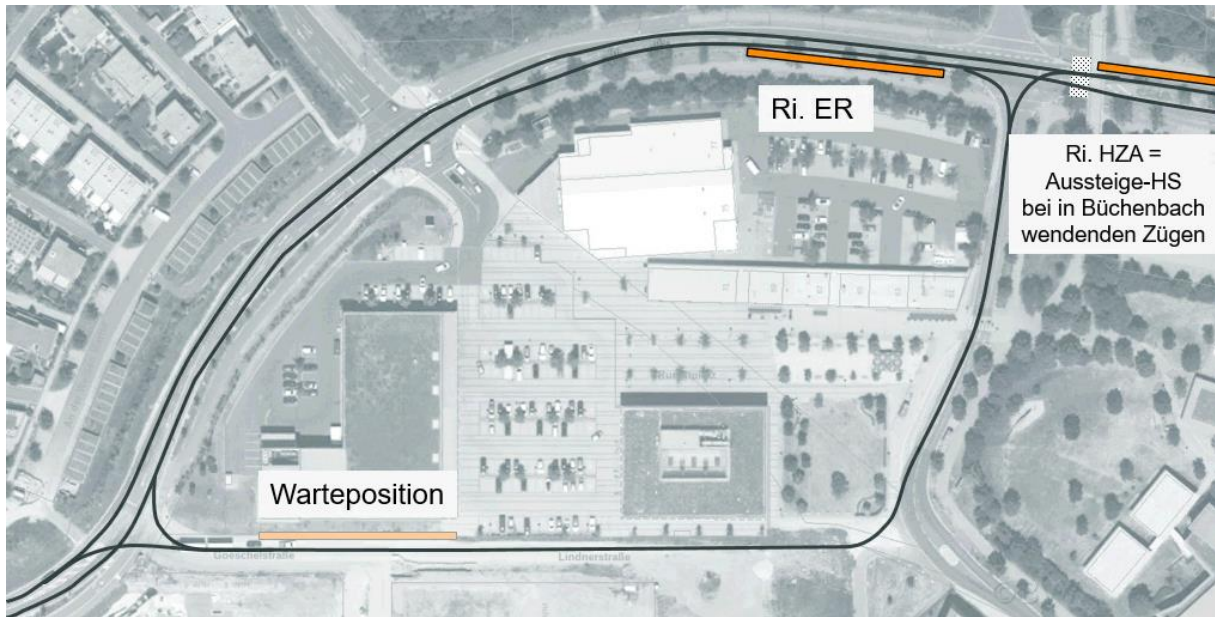
Variante 1c – Trasse straßenbündig in der Mönastraße



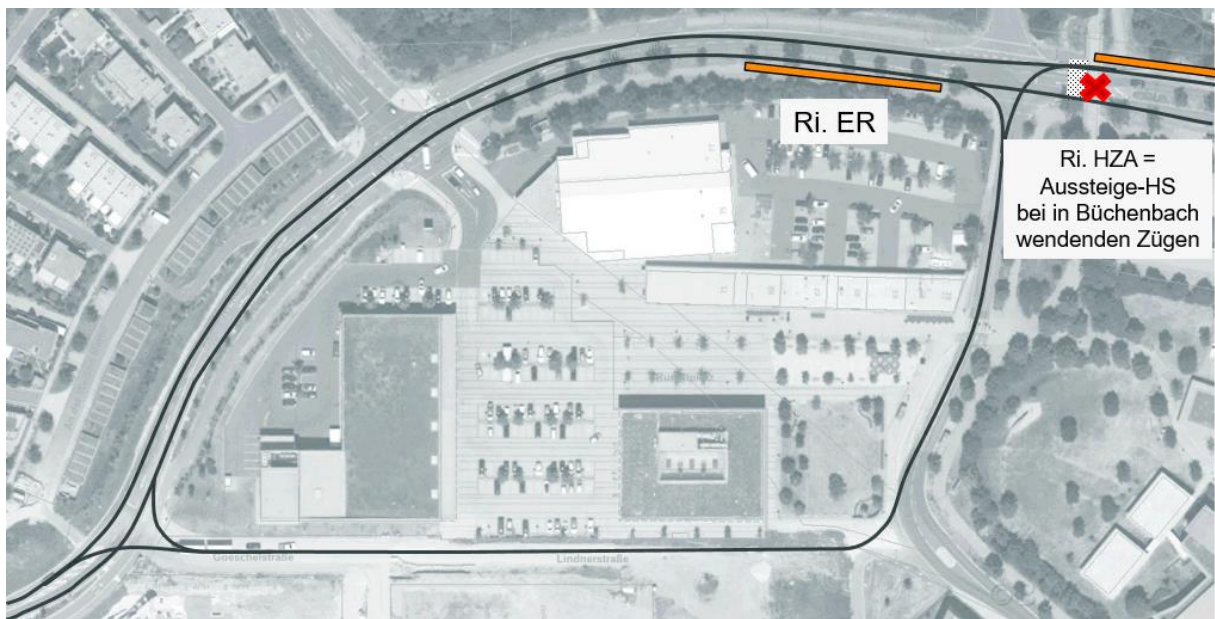
Variante 2a – Straßenbündiger Bahnkörper mit Haltestellen westl. Mönastraße



Variante 2b – Straßenbündiger Bahnkörper mit versetzten Haltestellen im straßenbündigen Bahnkörper



Variante 2c – Straßenbündiger Bahnkörper mit versetzten Haltestellen im besonderen Bahnkörper



| 1. Optimierungsansätze für die Trassenführung über die Lindnerstraße | | 2. Trassenführung entlang des Adenauerrings | |
|---|--|--|--|
| 1a | Trasse näher an der Brücke → Verringerter Eingriff in Parkplatz und Freifläche Schule | 2a | Straßenbündiger Bahnkörper mit Haltestellen westl. Mönaustraße → Kein Eingriff in Parkplatz und Freifläche, keine unmittelbare Erschließung Stadtteilhaus und Siedlungsentwicklung Baugebiete 411,412,413 |

| | | | |
|-----------|--|-----------|--|
| 1b | Trasse an Stelle der Brücke → Kaum Eingriff in Parkplatz und Freifläche, Entfall der bestehenden Fuß- und Radwegebrücke | 2b | Straßenbündiger Bahnkörper mit versetzten Haltestellen im straßenbündigen Bahnkörper → Kein Eingriff in Parkplatz und Freifläche, keine unmittelbare Erschließung Stadtteilhaus und Siedlungsentwicklung Baugebiete 411,412,413 |
| 1c | Trasse straßenbündig in der Mönaustraße → Kein Eingriff in Parkplatz und Freifläche, flächensparendste Variante, allerdings Verlust von Reisezeit | 2c | Straßenbündiger Bahnkörper mit versetzten Haltestellen im besonderen Bahnkörper → Kein Eingriff in Parkplatz und Freifläche, keine unmittelbare Erschließung Stadtteilhaus und Siedlungsentwicklung Baugebiete 411,412,413 |

Im Folgenden werden die Optimierungsvarianten näher beschrieben:

Variante 1a – Trasse näher an der Geh- und Radwegebrücke

Durch die engere Führung (ca. 60-m-Radius) und dem Heranrücken an die Brücke wird gegenüber der Trasse aus dem Raumordnungsverfahren der Eingriff in den Parkplatz verringert und die Geh- und Radwegbrücke kann erhalten werden, bei vernachlässigbaren Reisezeitverlusten. Die Verwaltung sieht bei dieser Variante zielführende und konfliktarme Optimierungsmöglichkeiten, bei denen der Eingriff in den Parkplatz sowie die Freifläche der Schule minimiert werden kann.

Variante 1b – Trasse an Stelle der Brücke

Durch den Entfall der Geh- und Radwegebrücke wird der Eingriff in den Parkplatz und die Freifläche reduziert. Eine Querung des Adenauerrings ist dadurch nur noch mit einer plangleichen, signalisierten Kreuzung möglich. Aufgrund einer noch engeren Trassenführung (ca. 50-m-Radius) entstehen zusätzliche Reisezeitverluste.

Variante 1c – Trasse straßenbündig in der Mönaustraße

Durch die straßenbündige Trassenführung über die Mönaustraße kann die Fuß- und Radwegebrücke erhalten werden und es kommt zu keinem Eingriff in den Parkplatz und die Freifläche. Die Führung mit minimalem Radius (25-m-Radius) durch die Mönaustraße stellt die flächensparendste Variante dar, führt aber zu Reisezeitverlusten für die Straßenbahn.

Variante 2a – Straßenbündiger Bahnkörper mit Haltestellen westl. Mönaustraße

Straßenbündige Führung der StUB mit Erhalt der Brücke und Haltestelle am Adenauerring. In der Lindnerstraße befindet sich eine zusätzliche Haltestelle für Aussteiger bei in Büchenbach wendenden Zügen. Die Wendeschleife führt über Lindnerstraße und Mönaustraße. Die Führung entlang des Adenauerrings führt zu Reisezeitgewinnen für Durchfahrer, jedoch auch zu schwierig auflösbaren Konflikten mit dem Fuß- und Radverkehr entlang dem Adenauerring und dem geplanten

Radschnellweg. Außerdem entsteht damit die vierte Haltestelle in einem Radius von ca. 200m (zusätzlich zu Lindnerstraße, Mönaustraße, Westerwaldweg). Die intuitive Wahrnehmbarkeit und Verständlichkeit des ÖPNV-Systems durch Straßenbahn- und Busgäste wird dadurch deutlich beeinträchtigt.

Variante **2b** – Straßenbündiger Bahnkörper mit versetzten Haltestellen im straßenbündigen Bahnkörper

Ein Erhalt der Brücke ist wahrscheinlich, muss genauer geprüft werden. Aufgrund der versetzten Lage der Haltestelle ist keine Haltestelle in der Lindnerstraße nötig. Die Führung der Wendeschleife verläuft weiterhin über die Lindnerstraße und Mönaustraße. Die Führung entlang des Adenauerrings führt zu Reisezeitgewinnen für Durchfahrer, jedoch auch zu schwierig auflösbaren Konflikten mit dem Fuß- und Radverkehr entlang dem Adenauerring und dem geplanten Radschnellweg. Außerdem entsteht damit die vierte Haltestelle in einem Radius von ca. 200m (zusätzlich zu Lindnerstraße, Mönaustraße, Westerwaldweg). Die intuitive Wahrnehmbarkeit und Verständlichkeit des ÖPNV-Systems durch Straßenbahn- und Busgäste wird dadurch deutlich beeinträchtigt.

Variante **2c** – Straßenbündiger Bahnkörper mit versetzten Haltestellen im besonderen Bahnkörper

Aufgrund des besonderen Bahnkörpers ist ein Entfall der Fuß- und Radwegebrücke notwendig. Die Führung der Wendeschleife verläuft weiterhin über die Lindnerstraße und Mönaustraße. Die Führung entlang des Adenauerrings führt zu Reisezeitgewinnen für Durchfahrer, jedoch auch zu schwierig auflösbaren Konflikten mit dem Fuß- und Radverkehr entlang dem Adenauerring und dem geplanten Radschnellweg. Außerdem entsteht damit die vierte Haltestelle in einem Radius von ca. 200m (zusätzlich zu Lindnerstraße, Mönaustraße, Westerwaldweg). Die intuitive Wahrnehmbarkeit und Verständlichkeit des ÖPNV-Systems durch Straßenbahn- und Busgäste wird dadurch deutlich beeinträchtigt.

Die Reisezeit als sehr wichtiges betriebliches Kriterium für den Zweckverband StUB wurde mit hohem Stellenwert in der Abwägung aller vorgenannten Optimierungsvarianten berücksichtigt.