



Heiko Jacobs, Douglasstr. 30, 76133 Karlsruhe

Zentraler Juristischer Dienst  
der Stadt Karlsruhe  
Rathaus  
76124 Karlsruhe

## Heiko Jacobs

Post: Douglasstr. 30  
76133 Karlsruhe  
Telefon: 0721/24 0 69  
Telefax: 0721/20 30 542  
Email: [jacobs@cousin.de](mailto:jacobs@cousin.de)  
WWW: <http://heiko-jacobs.de/>

Karlsruhe, den 16. Februar 2006

Betr.: Bebauungsplan Hauptbahnhof-Süd

Sehr geehrte Damen und Herren

§ 1 (6): „Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere zu berücksichtigen: ...  
9. die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs, ...“

In diesem Sinne möchte ich anregen, die Baulinien im Teilgebiet (2) und ggfs. in (3) und (6) des Bebauungsplanentwurfs dahingehend zu ändern, dass die Möglichkeiten, das nachfolgend beschriebene Projekt zu realisieren, nicht verbaut werden.

In der Nähe des Plangebietes besteht bereits seit etlichen Jahren eine Verbindungsrampe vom Albtalbahnhof auf die DB-Gleise Richtung Westen und Süden. Schon seit vielen Jahren wird von einigen Umweltverbänden und Parteien angeregt, auch eine Rampe in Richtung Osten zu realisieren. Immerhin wurde im Protokoll der 2. Sitzung des 2. Phase des „AK ÖV“ vom 4.10.2000 auf Seite 2 folgende Bemerkung festgehalten: „Herr Dr. Ludwig führt aus, dass es eine interessante Lösung wäre, wenn man über eine Rampe vom Hauptbahnhof in den Albtalbahnhof fahren könnte.“

Dafür wurden im Laufe der Jahre verschiedene Vorschläge gemacht, zum einen auf der Nordseite der Bahngleise zwischen Bahnhof Durlach und Hauptbahnhof an verschiedenen Stellen, zum anderen die im AK ÖV diskutierte Variante aus der Mitte des Hauptbahnhofes heraus. Die Nordvarianten erfordern allerdings das Kreuzen der ICE-Strecke über Graben-Neudorf und die elegantere, aber aufwendige Mittelvariante wäre nur interessant gewesen, wenn man sie mit dem mittlerweile begonnenen Umbau der Unterführung Schwarzwaldstraße zusammen realisiert hätte.

Neben Nord- und Mittelvarianten wurden aber schon vorher auch Südvarianten vorgeschlagen, die aus den südlichen Bahnhofsgleisen heraus die Strecke der Albtalbahn südlich der Unterführung Schwarzwaldstraße erreichen. Diese Varianten sind bautechnisch die ein-

fachsten Lösungen für eine weitere Verknüpfung am Hauptbahnhof, würden aber das Gebiet des Bebauungsplan geringfügig tangieren, da der Platz vermutlich nicht reicht, um noch westlich des Stellwerks wieder auf die DB-Gleise zu kommen (Mindestradien).

Laut dem Bild, das in ka-news veröffentlicht wurde, und laut den Festsetzungen für das Teilgebiet (2), ist damit zu rechnen, dass diese Ecke des Plangebietes nicht besonders dicht und hochwertig bebaut wird. Somit wäre der „Schaden“ durch eine Freihaltetrasse vermutlich sehr gering gegenüber potentiellen Nachteilen, falls man sich eines Tages doch noch entschlösse, eine zweite Rampe am Hauptbahnhof zu realisieren und dann auf aufwendigere Lösungen zurückgreifen müsste. Da die GRZ im betroffenen Areal nur 0,4 beträgt, ist es sowieso nur teilweise bebaubar. Den bebaubaren Teil durch eine Freihaltetrasse zu konkretisieren ist also nur eine relativ geringe Einschränkung.

Eine solche Rampe wird zwar häufig als eine von mehreren Alternativen zum Stadtbahntunnel ins Gespräch gebracht und gilt daher vielleicht politisch als unerwünscht. Sie ist aber auch unabhängig davon auch zusammen mit der Kombilösung sinnvoll nutzbar.

Den parallel ausliegenden Unterlagen zur Kombilösung liegt auch das Liniennetz des Mittfalls der Standardisierten Bewertung bei. Hierin wurden die heutigen Linien S31/S32 „vergessen“, die ursprünglich auch in die Innenstadt geführt werden sollten, was aber mit der ursprünglichen Planung am Gleisbauhof zusammen mit dem Stadtbahntunnel nur äußerst schwierig zu realisieren wäre. Diese könnte über die freizuhaltende Trasse und durch den Stadtbahntunnel sehr einfach zum Marktplatz geführt werden (zum dort im Tunnel geplanten dritten Gleis oder mit der S5 verknüpft, siehe nächster Absatz, während auf der zweiten Rampe aufbauende Konzepte eine Führung zum Europaplatz vorsehen).

Zudem ist in den Unterlagen zur Kombilösung folgender Satz zu finden als Anmerkung zu Alternativlösungen:

„Der Hauptbahnhof wird von wichtigen Regionallinien nicht mehr erreicht und führt damit zur Verlängerung der Reisezeiten“

Die Linie S5 ist und bleibt auch mit Kombilösung ohne Anschluss an den Hauptbahnhof. Würde man dies wirklich ändern wollen, bräuchte man eine zweite Rampe am Hauptbahnhof.

Mit freundlichen Grüßen

Heiko Jacobs

Anlage:

Skizzen zum ungefähren Verlauf einer südlichen Rampe