



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
WWW: <http://heiko-jacobs.de/>

Karlsruhe, den 16. Februar 2006

Betrifft: Einwendungen gegen die Kombilösung
(Planfeststellung Stadtbahntunnel und Bebauungsplan Kriegsstraße)

Sehr geehrte Damen und Herren

Hiermit erhebe ich Einwendungen gegen das im Betreff genannte Projekt.

Begründung

In den Unterlagen der Kombilösung sind Widersprüche und Unstimmigkeiten zu finden. Das Planfeststellungsverfahren steht womöglich auf einer fehlerhaften rechtlichen Grundlage. Der Stadtbahntunnel verschlechtert den öffentlichen Nahverkehr im Ganzen und dessen Zugangsbedingungen für die meisten in der Mobilität eingeschränkten Personen. Es kommt zu Beeinträchtigungen für Autofahrer, Fußgänger, Radfahrer und ÖV-Nutzer während und auch dauerhaft nach der Bauzeit. All das betrifft mich sowohl als jemand, der Läden und Einrichtungen der Innenstadt nutzt und nur 100 m von der Kaiserstraße entfernt wohnt und arbeitet, als auch als regelmäßiger Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs in der Innenstadt und als Steuerzahler.

Zunächst möchte ich die Unterlagen der Reihe nach durchgehen und bewerten,
Zitate daraus und aus anderen Quellen sind kursiv:

A. Stadtbahntunnel

1. Erläuterungsbericht

2 Heutige Situation in der Innenstadt

Der Einsatz zusätzlicher Züge ist jedoch nicht mehr verträglich

Bei weiteren Fahrgaststeigerungen können statt zusätzlicher Züge neue Linien auf anderen Wegen fahren. Im Mitfall der Kombilösung ist eine solche „Aufgabenteilung“ realisiert worden, nämlich für die dann (wieder oder neu) durch zwei Linien angebotenen Stadtteile Waldstadt, Durlach, Rheinstrandsiedlung und Rüppurrer Straße (auch wenn hier vermutlich keine Fahrgaststeigerungen Pate standen, wie weiter unten zu sehen ist).

Obwohl mit dem Neubau des Einkaufszentrums Ettlinger Tor (ECE) eine Südentwicklung eingeleitet wurde, werden auch in Zukunft die Hauptziele der Fahrgäste im Bereich der Kaiserstraße liegen (Einzelhandel, Universität, Rathaus, Regierungspräsidium, Banken)

Universität und Regierungspräsidium liegen bspw. nicht in der Fußgängerzone. Um sie an den ÖV anzubinden, ist eine Durchfahrung der Fußgängerzone nicht unbedingt erforderlich. Die Fußgängerströme von der Kaiserstraße zum Ettlinger Tor Center zeigen zudem, dass durchaus Fußwege von ÖV-Kunden zurückgelegt werden und ein Durchfahren der Kaiserstraße auf ganzer Länge nicht zwangsläufig nötig ist für eine gute Erschließung der Innenstadt.

Die Straßen- und Stadtbahnen werden in der Fußgängerzone nur 'geduldet' (derzeit Ausnahme-genehmigung der Geschwindigkeit von maximal 25 km/h, Reduzierung bereits mehrfach von der Verkehrsbehörde gewünscht).

Dieses Argument als Begründung für eine U-Strab klingt schon fast nach Erpressung. Die heutige Belastung mit Bahnen besteht seit ca. 10 Jahren (seit der Umstellung des Liniennetzes im Zuge der Einführung einiger Stadtbahnlinien) praktisch unverändert. Trotzdem ist sie weiterhin unauffällig bei den Unfallzahlen, sie liegen im Gegensatz sogar, auch in Relation zur Verkehrsdichte betrachtet, niedriger als im restlichen Straßenbahnnetz. Es besteht daher kein Anlass, die seit Einführung der Fußgängerzone bewährte Nutzung durch die Bahnen mit 25 km/h in Frage zu stellen.

Davon abgesehen kann die Widmung als Fußgängerzone jederzeit geändert werden. In Durlach wurden bspw. abschnittsweise andere Lösungen gefunden.

Ferner führt die dichte Zugfolge zu erheblichen Nutzungskonflikten, die mit den originären Funktionen einer Fußgängerzone nicht im Einklang stehen:

Ein ungestörter Aufenthalt ist nicht möglich, ...

Die Fußgängerzone steht den Passanten nicht in voller Breite, sondern nur in den Randbereichen zur Verfügung.

Jeder Fußgängerbereich hat andere Funktionsschwerpunkte. Diese Sätze klingen danach, als wäre die Fußgängerzone Kaiserstraße eine Ruhezone in einem Park. Dies ist jedoch nicht der Fall.

Die Kaiserstraße ist ein Zentrum des Einzelhandels. Fußgänger halten sich dort nicht zur Erholung auf, sondern zum Einkaufen (oder nachts oder Sonntags zum Aufsuchen der Kneipen und dem „Sehen und Gesehenwerden“). Eine für diesen Zweck leistungsfähige Fußgängerzone bringt Fußgänger in hoher Zahl zu den Läden. Für diese hohe Zahl an Fußgängern ist eine Verkehrserschließung erforderlich, die eine hohe Zahl von potentiellen Kunden in die Kaiserstraße bringen kann. Bis in die 70er Jahre war die Kaiserstraße eine normale Straße mit Straßenbahn, fahrenden und parkenden Autos und schmalen Gehwegen. Die Benutzung der Kaiserstraße durch Autos hat sich als nicht sinnvoll erwiesen, da fahrende und parkende Autos zu viel Platz verbrauchen und zu wenig potentielle Kunden in die Kaiserstraße bringen, daher wurden sie verbannt. Nur die Straßenbahn blieb, da sie hohe Zahlen von potentiellen Kunden in die Kaiserstraße bequem bis direkt an die Läden bringen kann.

In dieser Funktion nutze auch ich die Bahn regelmäßig. Durch Wegfall einer Haltestelle und einer Linie und längere Wege zu den verbleibenden Haltestellen sind insbesondere Innenstadtbewohner doppelt betroffen, z.B. auf der von mir oft genutzten Relation Europaplatz - Kronenplatz, denn dann ist der Weg in die Tiefe bzw. zurück zweimal pro Fahrt zu bewältigen. Bringt mir die Bahn in der Innenstadt heute noch Zeitvorteile gegenüber dem Zufußgehen, so ist die Bahn für mich innerhalb der Innenstadt zukünftig kaum noch sinnvoll nutzbar.

Die Kaiserstraße ist dabei so breit, dass die verbleibenden rund 8,5 m auf jeder Seite die Fußgänger-

ströme bequem verkraften können. Lediglich an sehr wenigen Ausnahmetagen wie an Samstagen vor Weihnachten kann es etwas knapp werden. Kein System kann aber auf solche relativ seltenen Überlastsituationen sinnvoll zugeschnitten werden.

2 x 8,5 = 17 m straßenbahnfreier Fußgängerbereich ist gegenüber 6 m für die Bahn mitnichten nur ein Randbereich, wie der Bericht es suggeriert, sondern mit 70-75 % der Löwenanteil der Gesamtbreite. Die Zugänge zum Stadtbahntunnel schränken den Straßenraum stellenweise stärker ein. Im übrigen sind die Läden, für die sich die Leute interessieren, nicht in der Mitte, wo die Bahn fährt, sondern am Rand. Wozu also in der Mitte Platz schaffen?

Die Kaiserstraße erfüllt inklusive Straßenbahn ihre Funktion als Fußgängerzone eines Handelszentrums bestens, besser als es ohne Bahn möglich wäre.

Als Vergleich kann hierfür das sicher nach neuesten Marketingaspekten konzipierte Ettliger Tor Center herangezogen werden. Die dortigen Gänge entlang der Läden im EG und 1. OG sind deutlich schmaler als die Randbereiche der Kaiserstraße (rund ein Drittel davon). Frei nach dem Motto „Wo sich keine Menschenmassen drängen, kann es ja nichts Interessantes geben.“ ist die Enge unter Marketingaspekten vermutlich gewollt, mehr Platz in der Fußgängerzone wäre vermutlich schädlich.

Für einen ungestörten Aufenthalt gibt es in unmittelbarer Nachbarschaft zur Kaiserstraße weitaus besser geeignete Räume wie Schloss- und Friedrichsplatz. Dass die Kaiserstraße auch noch solche Funktionen übernehmen muss, ist nicht notwendig, wäre sogar kontraproduktiv. Ruhe zu finden in einer quirligen Haupteinkaufsstraße ist per se illusorisch.

Die Fußgänger können wegen des dichten Bahnverkehrs nicht beliebig die Straßenseite wechseln

Stehende Bahnen stellen ... unüberwindbare Barrieren dar.

Auch im nach modernen Marketingaspekten konzipierten Ettliger Tor Center bilden Lichthöfe unüberwindbare Barrieren, man kann nicht an beliebiger Stelle die Seite wechseln. Das kann also kein stichhaltiges Argument sein.

Im übrigen wird zwar einerseits die Kombilösung mit der Aufhebung von zeitweisen Barrieren (Bahnen in der Fußgängerzone) oder dauerhaften Barrieren (Stadtautobahn Kriegsstraße) begründet, andererseits errichtet sie neue Barrieren in bisher barrierelosen Stadtteilen, nämlich durch die Rampen des Stadtbahntunnels, die heute real existierende Querungen für Auto- und Radfahrer und vor allem auch Fußgänger unterbrechen. Sind die Fußgänger dort weniger wert? Auch die Zugänge sind künftig fest eingerichtete Barrieren innerhalb der Fußgängerzone gegenüber den jetzigen „mobilen“ Barrieren. Ebenso die angedachten Alternativnutzungen, die man statt der Bahn in der Fußgängerzone installieren will, wie weitere Cafes etc. Auch in Zukunft kann man daher nicht wie versprochen beliebig die Straßenseite wechseln.

Es steht zu befürchten, dass durch die festen Einbauten (Zugänge und alternative Nutzungen) die heute nachts gegebene Befahrbarkeit für den Radverkehr beeinträchtigt wird, was mich als in der Innenstadt wohnender Radfahrer betreffen würde.

Die Nutzungsmöglichkeit der Fußgängerzone ... für besondere Veranstaltungen ... ist erheblich eingeschränkt.

Für Veranstaltungen bietet das relativ großzügig mit viel Freiräumen gestaltete Karlsruhe genug andere Flächen.

Darüber hinaus können ... keine behindertengerechte Einstiegsverhältnisse geschaffen werden. Bis heute konnten nicht einmal die für Niederflurfahrzeuge optimale Bahnsteighöhe von 34 cm umgesetzt werden, da Gründe des Denkmalschutzes, die Sicherstellung der Andienung der Läden sowie die befürchtete Barrierewirkung im Fußgängerbereich bisher dagegen sprachen.

Unter anderem Straßburg zeigt mit komplett behindertengerechten Einstiegsmöglichkeiten im gesamten Innenstadtbereich, also auch in Fußgängerbereichen, und mit ähnlichen Höhenverhältnissen wie bei Karlsruher Niederflurbahnen, dass dieses Argument nicht stichhaltig ist.

Demnächst wird „provisorisch“ die Haltestelle Herrenstraße umgerüstet, um den Einstieg zu den rollstuhlgeeigneten Plätzen in den Niederflurbahnen zu ermöglichen.

Die Unterlagen der Planfeststellung enthalten desweiteren sowohl für die Haltestelle Europaplatz (Kaiserstraße), als auch für die Haltestelle Europaplatz (Karlstraße) für die oberirdisch verbleibende Haltestelle Europaplatz fertige Planungen für 34 cm hohe Bahnsteige auf ganzer Länge einer Niederflurbahn. Hinzu kommt die neu einzurichtende und in einem zukünftigen Fußgängerbereich liegende Haltestelle Kaiserstraße-West mit 34 cm.

Es ist also offensichtlich und prinzipiell auch in Karlsruhe in Fußgängerbereichen möglich 34 cm hohe Bahnsteige einzurichten. Denkmalschutz und Andienung der Läden (angesichts der verfügbaren Breite der Kaiserstraße zwischen Bahnsteigkante und Hausfront von 8 m) sind somit als vorgeschobene Argumente entlarvt (wie auch beim gelegentlich genannten fehlenden Wetterschutz für ÖV-Kunden).

Niederflur- und Mittelflurbahnen gleichzeitig behindertengerechte Einstiegsmöglichkeiten zu verschaffen, was so stolz als Vorteil des Stadtbahntunnel genannt wird, ist auch im Tunnel nur mit erheblichem Mehraufwand möglich und wird selbst dann nur halbherzig und fehlerhaft umgesetzt, wie weiter unten ausgeführt wird.

Bei diesem Argument wird zudem vergessen, dass Behinderte nicht nur Rollstuhlfahrer sind und dass anderen Personen mit eingeschränkter Mobilität der Zugang zum ÖV deutlich beschwerlicher gemacht wird. Als Teilnehmer bei der Verkehrs-AG des Projektes „Barrierefreies Karlsruhe“ von vor paar Jahren als Vertreter eines Behindertenverbands, dessen Mitglieder Einschränkungen unterschiedlichster Art haben, liegt mir die Barrierefreiheit möglichst aller Personengruppen sehr am Herzen. Barrierefreiheit ist mehr als nur rollstuhlgerechte Gestaltung!

Die Wahrscheinlichkeit, im höheren Alter oder durch Unfall von Einschränkungen des Sehvermögens und der Beweglichkeit, die nicht gleich im Rollstuhl enden muss, betroffen zu sein, ist nicht gering. Daher betrifft mich der Stadtbahntunnel mit nicht zu vernachlässigender Wahrscheinlichkeit eines Tages auch in dieser Hinsicht durch den beschwerlicheren Zugang zum ÖV im Vergleich zu heute, insbesondere auch deswegen, da ich seit einem Fahrradunfall Probleme mit meinem Knie habe und deswegen frühzeitiger als andere Leute mit Beeinträchtigungen meiner Gehfähigkeit rechnen muss.

Außerdem zählt die Darstellung der heutigen Situation einseitig nur die Nachteile des oberirdischen Bahnverkehrs auf. Es gibt jedoch auch Vorteile, wie der deutlich einfachere und schnellere Zugang zum ÖV-System, die Präsenz des ÖVs als deutlich sichtbare Alternative zum Auto, die soziale Kontrolle durch die Anwesenheit des ÖV in der Nacht zusammen mit der Belebung durch die Anwesenheit wartender Fahrgäste, die Vermeidung von den Angsträumen „Untergrund“, das Erleben der Umgebung während der Fahrt mit dem ÖV, also auch das Wahrnehmen des Warenangebots, ...

3 Notwendigkeit der Maßnahme

Die Fußgängerzone ist und bleibt das wichtigste Ziel der ÖPNV-Kunden in Karlsruhe und muss daher weiterhin möglichst direkt und umsteigefrei aus möglichst direkt und umsteigefrei aus allen Richtungen angebunden werden.

Mit Bau des Stadtbahntunnels mit nur einem Abzweig am Marktplatz und nach Stilllegung der oberirdischen Strecke in der Fußgängerzone ist der Marktplatz als zentraler Punkt der Fußgängerzone, entgegen dieser Versprechung und entgegen dem heutigen Zustand, nicht mehr aus allen Richtungen umsteigefrei anbindbar!

Dauerhaft abgehängt sind Anlieger der Straßenbahnstrecken in der Rüppurrer Straße, Karlstraße, westlichen Kriegsstraße und von Konzerthaus und Karl-Wilhelm-Platz. Insgesamt wird der Marktplatz laut Liniennetz des Mitfalls von einer Linie weniger angefahren (wenn man von der S 8 absieht, die auf einer von der Kombilösung unabhängigen Planung beruht). Der zentrale Punkt der Fußgängerzone scheint also doch nicht das wichtigste Ziel zu sein. Oder die Bürger in den betroffenen Stadtteilen sind nur ÖV-Kunden zweiter Klasse?

Dieser Teil der Begründung entspricht somit schlicht nicht der im späteren Teil des Berichts vorgestellten Planung.

Man kann natürlich einwenden, dass die Fußgängerzone nicht nur aus dem Marktplatz besteht, aber oberirdischen Alternativlösungen, die eine Entlastung durch Abbiegen am Kronen- oder Europa- platz realisieren, wurde stets die schlechtere Erschließung der zentralen Innenstadt vorgeworfen. Nun wird es aber genau so bei der Kombilösung gemacht.

Die Notwendigkeit einer Kapazitätserweiterung für den Straßenbahnverkehr in der zentralen Innenstadt bei gleichzeitiger Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Fußgängerzone Kaiserstraße ist unstrittig.

In der Tat. Eine kapazitätssteigernde Maßnahme ist aber lediglich der Projektteil „Kriegsstraße“. Der Projektteil „Stadtbahntunnel“ ist dagegen wegen der gleichzeitigen Stilllegung der oberirdischen Strecke keine wirklich kapazitätssteigernde Maßnahme, sondern nur eine Verkehrsverlagerung um eine Ebene nach unten.

Ob die oberirdische Kapazität unten realisiert werden kann, ist fraglich. Eine Simulation von vor einigen Jahren, die aussagte, dass dies wohl möglich wäre, ging noch davon aus, dass zwei Züge gleichzeitig in die Haltestelle einfahren können. Mit Einführung der halbherzigen Barrierefreiheit können Mittelflurbahnen, auch wenn sie nur einen Wagen lang sind, aber nur noch am vorderen Ende des Bahnsteiges halten. Und auch mit guter Signaltechnik ist das Fahren nach Signal unten längst nicht so flexibel wie das Fahren auf Sicht oben.

Womöglich ist der Stadtbahntunnel durch die Restriktionen durch die wegfallenden Abbiegemöglichkeiten an einigen Knoten sogar eine kapazitätseinschränkende Maßnahme.

Als Nachweis sei hier das dem Erläuterungsbericht beigefügte „Liniennetz Mitfall“ genannt: Obwohl es im Gesamtnetz eine Angebotssteigerung beinhaltet (zwei Linien statt heute eine Linie fahren nach Durlach, in die Waldstadt und zur Rheinstrandsiedlung sowie durch die Rüppurrer Straße, eine neue Linie fährt nach Germersheim), fährt unter der Kaiserstraße westlich des Marktplatzes eine Linie weniger als heute, östlich des Marktplatzes zwei Linien weniger als heute. Sieht so eine Kapazitätssteigerung im Bereich Kaiserstraße aus?

Würde man also von der Kombilösung nur den Projektteil „Kriegsstraße“ umsetzen und das dann fahrbare Liniennetz des Mitfalls umsetzen, dann hätte man die Kapazität des Gesamtnetzes gesteigert UND die Verkehrsverhältnisse in der Fußgängerzone leicht verbessert durch den Wegfall einer Linie. Aber dann würde auffallen, dass man das Versprechen, die Erreichbarkeit der Innenstadt nicht zu verschlechtern, mit der Kombilösung nicht halten kann. . .

Der Stadtbahntunnel bringt in seiner jetzigen Form etliche zusätzliche Restriktionen durch wegfallende Verknüpfungsmöglichkeiten an wichtigen innerstädtischen Knoten, die teilweise linienmäßig genutzt werden. Folgende Bilanz ergibt sich:

- Europaplatz:
Süd \Leftrightarrow Ost entfällt (heute durch Linien 4 und S41 genutzt)
- Kronenplatz:
Süd \Leftrightarrow West entfällt (heute durch Linie 3 genutzt)
- Durlacher Tor:
Nordost \Leftrightarrow West bleibt zwar erhalten, aber es entfällt die Weiterführung zum Marktplatz (heute durch Linien 4, 5 und S2 genutzt)
Nordost \Leftrightarrow Ost entfällt (Bedarfsstrecke für Umleitungen und Ein-/Ausrücker)
Nordost \Leftrightarrow Südwest wieder errichtet (Beim Umbau des Durlacher Tores im voreiligen Vorgriff auf baldigen 96er Stadtbahntunnel entfallen)
- Ettliger Straße/Baumeisterstraße/Hermann-Billing-Straße:
West \Leftrightarrow Nord entfällt (heute durch Linie 5 genutzt)
West \Leftrightarrow Süd entfällt (Bedarfsstrecke für Umleitungen)
Ost \Leftrightarrow Nord entfällt (Bedarfsstrecke für Umleitungen)
Ost \Leftrightarrow Süd heute nicht vorhanden (evtl. aber im Zuge der Anbindung der Südstadt-Ost in Planung?)
- Ettliger Tor:
Alle Verknüpfungen außer Nord \Leftrightarrow Süd und Ost \Leftrightarrow West können nicht gebaut werden:
Zwei wichtige innerstädtische Ost-West-Strecken bleiben unverknüpfbar. . .

Es entfällt also eine beachtliche Zahl heute offensichtlich für sinnvoll erachteter, weil (teils linienmäßig) genutzter Verknüpfungen. Dies ist keine Verbesserung der Verhältnisse für den öffentlichen Verkehr. Die sich daraus ergebenden Änderungen für das Liniennetz wurden so oder so ähnlich vom AK ÖV wegen zu großer Nachteile für den ÖV als kurzfristige Maßnahmen verworfen, s.u. Diese künftigen Restriktionen im Netz durch den Stadtbahntunnel kann man wohl kaum als Kapazitätssteigerungen bezeichnen.

Handlungsbedarf wird auch von den Zuwendungsgebern Bund und Land grundsätzlich gesehen.

Dies erweckt den Eindruck, als gäbe es zum Zeitpunkt der Planfeststellung bereits eine Zusage. Obwohl der Zuschussantrag schon relativ lange in Stuttgart liegt, gibt es aber bisher keine Zusage für eine Finanzierung. Im Gegenteil lassen online einsehbare Berichte aus einer Sitzung des Ministerrats des Landes Zweifel aufkommen, ob das Projekt wirklich als wichtiges Projekt angesehen wird:

Quelle: <http://www.baden-wuerttemberg.de/sixcms/detail.php?id=105874>

Meldung vom 06.10.2005

Der Ministerrat hat in seiner Sitzung am vergangenen Dienstag ausführlich die Situation des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Land beraten.

...

Aufgrund der Unsicherheit bei der Finanzierung und wegen der Tatsache, dass die zur Verfügung stehenden Finanzmittel nicht zu vermehren seien, könne künftig nicht mehr alles, was wünschenswert wäre, auch realisiert werden. „Wir sind deshalb gezwungen, auf Sicht zu fahren und bei Einzelprojekten nach landes- und strukturpolitischen Gesichtspunkten zu entscheiden“, sagte der Verkehrsstaatssekretär.

...

Eine weitere Maßnahme, die sich derzeit in der Planung befinde, mit deren Verwirklichung aber noch nicht habe begonnen werden können, sei das Projekt „U-Strab“ Karlsruhe mit einem Investitionsbedarf von 500 Millionen Euro zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt. Auch hier könne das Land aufgrund der Finanzsituation derzeit keine konkreten Zusagen machen.

Das Kriterium „... nach landes- und strukturpolitischen Gesichtspunkten ...“ dürfte für das Erreichen einer Flaniermeile mittels Stadtbahntunnel nicht gegeben sein, da es hier nur um ein lokales Problem geht, das nur marginal ist, denn der Verkehr fließt ja, und weil auch der Bewertungsfaktor der „Standi“ nicht so berauschend geworden sein soll. . .

Darüberhinaus ist fraglich, ob die Kombilösung korrekt bewertet wurde, denn laut den Richtlinien zur Standardisierten Bewertung dürfen unabhängige Projekte nicht zusammen bewertet werden und beide Projektteile wurden schon mal in ähnlicher Form getrennt standardisiert bewertet.

Die Nutzungskonflikte in der Fußgängerzone müssen abgebaut werden, das heißt Fußgängerbereich und Fahrweg der Straßenbahn sind deutlicher zu trennen. Dieses bedingt konsequenterweise die Herausnahme der Bahnen aus der zentralen Kaiserstraße und die Verlegung in Tieflage unter die Kaiserstraße, um sowohl einen sicheren und leistungsfähigen Schienenverkehr mit angemessener Aufenthaltsqualität zu erfüllen.

Dass nur eine Tieferlegung möglich sei, um Nutzungskonflikte abzubauen, oder das Fahrweg und Fußgängerbereich zwingend getrennt werden müssten, widerlegen Beispiele anderer Städte aus einer ähnlichen Größenklasse wie Karlsruhe mit weiterhin oberirdischem Straßenbahnverkehr, teilweise sogar neu eingeführt wie in einigen französischen Städten. Mit leichten Entlastungsmaßnahmen, z.B. der später erwähnten zweiten Rampe am Hauptbahnhof und der Kriegsstraße, kommt man auf vergleichbare Belastungen durch Straßenbahnverkehr wie in Mannheim oder Straßburg. Und diese Städte stehen nicht im Verdacht, eine geringe Aufenthaltsqualität zu haben.

Wie schon oben erwähnt sprechen auch die Unfallzahlen nicht dafür, dass hier ein Konflikt vorliegt, der nur durch völlige Herausnahme des oberirdischen Straßenbahnverkehrs zu lösen ist.

4 Planungsvarianten

4.2 Zirkeltrasse

Als damaliger Hauptverfechter der Zirkeltrasse sei mir die Anmerkung gestattet, dass ich als Vermessungsingenieur mich als kompetent genug betrachte, weiterhin zu behaupten, dass, entgegen der Darstellung hier, die notwendigen Radien überall möglich sind. Ein Ausweichen auf das Gegengleis ist auch nicht zwingend nötig (mit Ausnahme evtl. der Ecke Akademiestraße / Hans-Thomas-Straße, falls man dort ein vollständiges Gleisdreieck unterbringen wollte, um auch von überall her in Rich-

tung Nordstadt fahren zu können, was aber durch die nun in Bau befindliche Trasse in die Nordstadt obsolet ist).

In der Tat mag die Trasse wegen geringem notwendigerweise verbleibenden Mischverkehr mit Autos nicht zuschussfähig sein, was aber immer noch zu deutlich geringeren Kosten führt als der Eigenanteil des Stadtbahntunnels.

Aus verkehrsplanerischer Sicht habe ich damals aber die potentielle Leistungsfähigkeit einer solchen Strecke überschätzt. Aber ich habe sie daher in späteren Konzepten, die auch andere oberirdische Komponenten integrierten, nur noch für wenige innerstädtische Linien vorgesehen.

In jüngeren Alternativkonzepten zu Zeiten des zweiten Bürgerentscheids habe ich auf die Integration der Zirkeltrasse verzichtet, da mich das mittlerweile gefundene städtebauliche Konzept für den Zirkel als weitere Einkaufsstraße und Radroute überzeugt hat. Zu den Zeiten, als ich den Zirkel propagierte, war dieser ja noch eine ziemlich trostlose Verkehrswüste. 1996 wäre eine Bahntrasse sicher keine Verschlechterung demgegenüber gewesen.

Mein Abrücken vom Zirkel soll aber nicht heißen, dass es für immer und alle Zeiten keine Möglichkeit gäbe, nördlich der Kaiserstraße eine Lösung zu finden. In einer nicht mehr allzu fernen Zukunft werden die Ölvorräte nicht mehr zu den heutigen Preisen ausbeutbar sein. Wenn sich dann der Modal Split deutlich zugunsten des ÖVs verschoben hat, könnten sich auch die Prioritäten für die Verteilung des Raums für Autos, Radfahrer, Fußgänger und Bahn verändern und eine Trasse im Zirkel oder auf oder unter dem Schlossplatz ermöglichen. Eine „Stadtreparatur“ der Rampen der Schlossplatzunterführung (analog quasi zur Kriegsstraße) mit Verlegung derselben könnte ebenfalls neue Optionen für den ÖV öffnen. Allerdings ist beim heutigen Modal Split und angesichts anderer möglicher oberirdischer Komponenten eine Trasse nördlich der Kaiserstraße nicht unbedingt nötig.

4.3 Andere oberirdische Varianten

Hier wird auch der Lösungsansatz behandelt, bei dem *Regionallinien über die DB-Gleise am Zentrum der Stadt vorbeigeführt und im Bereich des Hauptbahnhofes mit Verbindungsrampen eine Verknüpfung zwischen DB-Gleisen und Straßenbahngleisen hergestellt* werden, die sogenannte „zweite Rampe am Hauptbahnhof“, die auch von mir als einer von mehreren Bausteinen favorisiert wird. Als Nachteile werden genannt:

Sie sind nicht bedarfsorientiert, sie führen an der Innenstadt vorbei

Im Liniennetz des Mitfalls ist aber eine Linie enthalten, die genau dem oben genannten Prinzip folgt, nämlich die S8, die nicht wie bisher die S5 über Knielingen und Mühlburg in die Stadt fahren soll, sondern über die DB-Gleise zuerst zum Hauptbahnhof und dann über die bereits vorhandene Rampe zum Marktplatz. Die Alternativkonzepte sehen dies für die heutige S5 vergleichbar vor, nur spiegelverkehrt: S5 über Knielingen bis Europaplatz und von dort über den Hauptbahnhof nach Durlach. Der Europaplatz, unbestreitbar Teil der Innenstadt, ist so von Durlach aus genauso schnell erreichbar wie über die Durlacher Allee.

Im Liniennetz des Mitfalls fehlt die heutige Linie S31/S32. Ursprüngliche Planungen sahen vor, diese am Gleisbauhof der DB aus den DB-Gleisen auszufädeln und über die Kriegsstraße-Ost in Richtung Innenstadt zu führen, danach weiter über Ettlingen Erbprinz nach Rastatt. Das Streckennetz der Kombilösung macht aber eine sinnvolle Linienführung für diese Linie unmöglich, da diese, über die Kriegsstraße-Ost kommend

- den Marktplatz nicht mehr erreichen kann, da sie keine der drei Rampen des Stadtbahntunnels von der Kriegsstraße aus erreichen kann,
- allenfalls den Europaplatz oder Berliner Platz erreichen kann, von dort aber nicht mehr, wie eigentlich geplant, den Hauptbahnhof vernünftig erreichen kann.
- Und wenn sie sich mit dem „Ettlinger Tor Center“ als „Innenstadt“ begnügt, erst am Karlstor wieder zum Hauptbahnhof abbiegen kann, was einen Umweg darstellt und in der Karlstraße den Umbau der Haltestellen erfordert, was bei dem Alternativkonzept „zweite Rampe am Hbf“ ebenfalls notwendig ist, dort aber als Nachteil der Alternative angekreidet wird.
- Oder man verzichtet darauf, die S31/S32 in die City zu führen.
- Oder man bündelt sie mit der S4/S41 und führt sie über den Bahnhof Durlach in die Innenstadt, so dass beide Linien zusammen ungefähr einen 10-min-Takt bilden. Eine solche Bündelung mit den in Durlach notwendigerweise zu bauenden Verknüpfungen ist übrigens auch im VCD-Alternativkonzept vorgesehen.
- Oder man führt die S3 so wie im Alternativkonzept „zweite Rampe“ vorgesehen über Hauptbahnhof und Europaplatz.

Oder anders ausgedrückt: Man bleibt beim Gleisbauhof und bekommt keine vernünftige Linienführung oder man verzichtet auf die Cityeinführung und bürdet dann den Anliegern dieser Linie die Nachteile auf, die man Alternativlösungen ankreidet oder man orientiert sich am Alternativkonzept. Auf jeden Fall hinterlässt die Nichtberücksichtigung der S31/S32 im Liniennetz des Mitfalls offene Fragen und Zweifel an den angeführten Nachteilen.

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

Dies trifft auf das Konzept mit einer zweiten Rampe am Hbf nun gerade nicht zu, denn hierdurch werden ALLE heutigen Zweisystem-Regionallinien (S31/S32, S4/S41, S5) und auch die geplanten (S8) SOWOHL an den Hauptbahnhof, ALS AUCH an die Innenstadt (Europaplatz oder Marktplatz) angebunden. Dies ist bezüglich des Hauptbahnhofs eine eindeutige Verbesserung gegenüber dem heutigen Stand, bei dem die S5 NICHT an den Hauptbahnhof und die S31/S32 NICHT an die Innenstadt angebunden sind, und es auch gegenüber der Kombilösung eine Verbesserung, da bei dieser, wie man im Liniennetz des Mitfalls eindeutig sieht, die S5 als wichtige Regionallinie weiterhin NICHT an den Hauptbahnhof angebunden bleibt und bei der S31/S32 die oben genannten dicken Fragezeichen stehen bzgl. der Anbindung beider Ziele.

Bei den drei im Bericht nachfolgend genannten Nachteilen kann auch nicht gesehen werden, wie an den genannten Stellen der Zustand gegenüber heute durch die zweite Rampe am Hbf negativ verändert wird.

es entstehen hohe Betriebskosten durch eine Vielzahl von Strecken und der dadurch erforderlichen Zunahme von Bahnen

Bei der zweiten Rampe am Hbf werden vorrangig vorhandene und bereits genutzte Strecken verwendet, lediglich einige neue Verknüpfungen am Hauptbahnhof und im Durlacher Bahnhof sind nötig. Die Fahrzeit Europaplatz-Hbf-Durlach und Europaplatz-Marktplatz-Durlach würden sich praktisch

nicht unterscheiden, somit ändert sich am Fahrzeugeinsatz praktisch nichts. Lediglich die Trassenbenutzungsgebühren ändern sich durch andere Taktichte auf der DB-Trasse. Nachdem die elegantere „Mittelvariante“ aber nun nicht mehr verfolgt werden kann, da der Umbau der Unterführung Schwarzwaldstraße ohne diese Rampe begonnen wurde, könnte man nun auf weniger elegante Nord- oder Südvarianten zurückgreifen und dabei Lösungen prüfen, die die heute für die S31/S32 notwendigen Bahnhofsbenutzungsgebühren sparen, um so die höheren Trassenpreise auszugleichen.

Damit können die Planungsziele

- deutliche Entlastung der Kaiserstraße von Bahnen

Der Baustein „2. Rampe am Hbf“ reduziert die Bahnen um eine Linie zwischen Europa- und Kronenplatz. dabei handelt es sich um eine Linie, die durch häufige Doppeltraktionen besonders negativ auffällt. Damit wird die Entlastung durchaus spürbar sein. Andere Bausteine eines Alternativkonzeptes werden zu weiteren Entlastungen führen.

- kürzeste Reisezeiten (einschließlich Fußwege von und zu den Haltestellen)

- weitgehend umsteigefreie Verbindungen

- bedarfsorientierter Straßen-/Stadtbahnverkehr

nicht erfüllt werden.

Die Fahrzeit Europaplatz-Durlach bleibt praktisch gleich. Eine Linie kann nie eine ganze Stadt umsteigefrei anbinden. Auf die Anbindung des Hauptbahnhofes wird seitens der Antragsteller offenbar großer Wert gelegt, wie man am Argument weiter oben sah. Dieses Ziel erreicht die 2. Rampe am Hbf, aber dieses Ziel wird VERFEHLT durch die Kombilösung! Dass dieses Ziel Auswirkungen auf die Erreichbarkeit der Innenstadt hat ist logisch.

Aber nur beim Alternativkonzept „2. Rampe am Hbf“ erreichen alle Zweisystem-Regionallinien beide Ziele. Die Kombilösung vermag dies ohne Zuhilfenahme der abgelehnten Verknüpfungen nicht zu leisten! Denn, ganz nebenbei bemerkt, schließen sich Kombilösung und 2. Rampe nicht gegenseitig aus. Nur würde eine Realisierung der 2. Rampe die Notwendigkeit eines Stadtbahntunnels wegen der Entlastung der Kaiserstraße in Frage ziehen, wie auch eine Realisierung der Kriegsstraße vor dem Stadtbahntunnel.

Im übrigen 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.“

Da bei den „kürzesten Reisezeiten“ auch auf die Fußwege eingegangen wird, ist hier natürlich auch zu erwähnen, dass durch den Stadtbahntunnel die Zahl der Haltestellen in der Kaiserstraße sinkt und durch den Weg in die unterirdischen Haltestellen die Reisezeiten ebenfalls wieder verlängert werden. Somit ist der Fahrzeitvorteil, den der Tunnel evtl. hat, für die Gesamtreisezeit für die meisten Kunden wieder zunichte gemacht. Für Fahrten innerhalb der Innenstadt werden die Reisezeiten vermutlich sogar länger gegenüber heute wegen mehrfachen Weges aus dem/in den Untergrund (z.B. Karlstor-Marktplatz).

Die Argumente, die an dieser Stelle gegen Alternativen vorgebracht werden, sprechen somit teilweise auch gegen die Kombilösung oder sogar für die Alternativen, wie bei der Anbindung des Hauptbahnhofes.

4.4 Entwurf 1996

Im Gegensatz zu den oben widerlegten Versprechungen beim Stadtbahntunnel der heutigen Kombilösung konnte man beim 1996er Entwurf noch von einer Kapazitätserweiterung sprechen, da die oberirdischen Gleise erhalten geblieben wären. Außerdem wäre die Belebung der Fußgängerzone nachts durch die Bahnen geblieben.

Interessanterweise ist eine planungsrechtlich wirksame Absicherung des Bürgerentscheidbestandteils „straßenbahnfreie Fußgängerzone“ nicht erkennbar aus den Unterlagen beider Projektteile. Dies wird nur am Rande erwähnt. Ein Verzicht auf eine straßenbahnfreie Fußgängerzone würde ein paar Nachteile für den ÖV aufheben, aber die Versprechungen im Bürgerentscheid nicht einlösen.

4.5 Machbarkeitsstudie für eine Straßenbahn durch die Kriegsstraße 1998

Diese Studie mündete in eine standardisierte Bewertung, die zitiert wird mit:

Die standardisierte Bewertung brachte ein unzureichendes, sogar negatives Resultat, da die Mehrzahl der Fahrgäste längere Reisezeiten durch Umsteigen oder zusätzliche Fußwege gehabt hätte. Der Gemeinderat hat diese Ergebnisse am 28.04.1998 zur Kenntnis genommen.

Und zu Anfang:

Die Gutachter kamen zu dem Ergebnis, dass der durch den Individualverkehr ohnehin bereits stark belastete Knoten Mendelssohnplatz zur Aufnahme einer weiteren Straßenbahnstrecke in West-Ost-Richtung mit mehreren Linien nicht geeignet ist.

Diese fatale standardisierte Bewertung wird seitdem Befürwortern einer rein oberirdischen Lösung unter Einbeziehung einer Straßenbahn in der Kriegsstraße vorgehalten, wenn es darum geht, warum nicht alleine die in der Kombilösung als Baustein integrierte Kriegsstraße realisierbar wäre. Die Kriegsstraße wäre nur in Kombination mit dem Stadtbahntunnel förderungsfähig, so würde es ja die damalige Standi zeigen.

Dabei wird an dieser Stelle unter den Tisch gekehrt, dass sich seit 1998 die Rahmenbedingungen grundlegend geändert haben und dass es 1998 um eine technisch völlig andere Lösung als die seit 2002 diskutierte Umbaulösung innerhalb der Kombilösung ging.

Zwischen 1998 und heute hat sich die Innenstadt nach Süden entwickelt. Das Ettlinger Tor Center wurde eröffnet. Zuvor wurde Scheck-In am Mendelssohnplatz eröffnet. Das Landratsamt zog zudem ans Ettlinger Tor. In der Begründung des Bebauungsplans Kriegsstraße wird genau darauf Bezug genommen und somit die Bahn dort bejaht, während an dieser Stelle dagegen so getan wird, als wäre das alles nicht geschehen, indem man sich auf die alte standardisierte Bewertung aus der Zeit vor diesen Veränderungen beruft.

1998 ergab die Machbarkeitsstudie die Favorisierung der Varianten 100 und 104. Die eine war eine rein oberirdische Lösung unter Beseitigung der heutigen Unterführungen, die andere verband diese einfach nur ohne Zwischenrampen. Beide Varianten hatten die Gemeinsamkeit, dass der Mendelssohnplatz nicht unterirdisch unterfahren wird. Heute dagegen wird eine Unterführung am Mendelssohnplatz geplant und es gibt zwischen Karlstor und Ettlinger Tor Rampen. Sehr einfach nachvollziehbar unterscheiden sich die Folgen für den Autoverkehr zwischen der kläglich gescheiterten 1998er Kriegsstraße und der 2002 zur U-Strab dazu gepackten Kriegsstraße erheblich.

Wegen des vollkommen anderen verkehrstechnischen Ansatzes und der drastisch geänderten Rah-

menbedingungen in der City kann man das Ergebnis für die damalige standardisierte Bewertung nicht so einfach hochrechnen für die heutige Kriegsstraße. Ein solcher Anschein wird aber im Bericht erweckt, dies ist unseriös.

Interessant ist es übrigens, dass Fußgänger die Strecke zwischen der Kaiserstraße und dem Ettlinger Tor Center an der Kriegsstraße seit Eröffnung desselben offenbar mühelos zurücklegen. Vergleichsweise (zur Kaiserstraße insgesamt gesehen) wenig Linien fahren zum Ettlinger Tor und die Haltestelle liegt auf der falschen Seite der Kriegsstraße, so dass sich ein Umsteigen offenbar nicht lohnt.

Stets wurde behauptet, dass es den ÖV-Fahrgästen nicht zumutbar sei, von der Kriegsstraße zur Kaiserstraße zu laufen, wo angeblich alle hinwollen. Der umgedrehte Weg geht jetzt offenbar problemlos. Würde er nicht funktionieren, wäre es eine Katastrophe für Karlsruhe, denn der Handel in der Kaiserstraße wird die Konkurrenz des neuen Centers nur dann überstehen, wenn dessen Kunden auch Läden in der Kaiserstraße besuchen und umgekehrt. Es wird also mit gespaltener Zunge argumentiert: Für den Handel in der City wird vorausgesetzt, dass das fußläufige Überbrücken dieser Strecke problemlos ist, bei der Benutzung des ÖV ist dieselbe Strecke aber ein unüberbrückbares Problem. Davon abgesehen bürdet längst nicht jedes Alternativkonzept den ÖV-Kunden einen solchen Fußmarsch auf!

4.6 Betriebliche Maßnahmen

Hier wird erwähnt, dass *Liniennetzänderungen jedoch keine weiteren Verbesserungen bringen würden.*

Hier wurden vom AK ÖV mehrere Varianten untersucht, Linien abschnittsweise aus der Fußgängerzone herauszulegen. Beklagt wurden dabei erwartete Fahrgastverluste, die, sofern es Verlegungen über das Ettlinger Tor betrifft, so heute vielleicht nicht mehr zutreffen würden. Interessant ist die damalige Bewertung des Vorschlages, den heutigen Ring aus den Linien 3 und 4 zu einem U zu machen (ähnlich wie bei der Linie 2, nur „breiter“). Als Nachteil wurde hier angeführt: *Keine Direktverbindungen mehr aus Karlstraße und Ruppurrer Straße in die Fußgängerzone.* Genau das ist aber auch zwangsläufig und für alle Zeiten unabänderbar die Folge des Stadtbahntunnels, s.o.

Nach Diskussion zahlreicher ober- und unterirdischer Varianten hat die Mehrheit des Arbeitskreises am 18.05.2001 erkannt, dass nur eine Tunnellösung die notwendige Verbesserung der Situation in der Kaiserstraße bringt.

Ich war Teilnehmer des AK ÖV. Zur Diskussion standen zum Schluss 3 Varianten:

A: rein oberirdisch

B: in zwei Stufen mit dann 3 Südabzweigen und tramfreier Fußgängerzone

C: Mischversion mit Stadtbahntunnel und weiter oberirdischem Betrieb (!) wie 1996 mit Stufe 2

Keine der 3 Varianten hatte eine Mehrheit! Auch wenn man die Anhänger von B und die Unentschlossenen zwischen B und C zusammenzählte, entstand keine Mehrheit. Nur wenn man beide Tunnel zusammenzählt, kann man eine Mehrheit errechnen. Allerdings zählt man dann auch Teilnehmer dazu, die AUSDRÜCKLICH KEINE straßenbahnfreie Fußgängerzone wollten! IRGEND-EIN Tunnel ist nicht gleichsetzbar mit einem Tunnel, der statt Kapazitäten zu schaffen nur den Verkehr vergräbt, oder einem Tunnel, der eine bahnfreie Flaniermeile schafft: Man wirft Äpfel und Birnen zusammen beim Zählen. Der Versuch, den AK ÖV als Befürworter der heutigen Kombilösung mit straßenbahnfreier Fußgängerzone darzustellen, entspricht so nicht der protokollierten Wahrheit! Das Ergebnis des AK ÖV hätte ich als Teilnehmer desselben gerne korrekt wiedergegeben.

4.7 Bürgerbeteiligungsverfahren „City 2015“ 2002

Als Teilnehmer der Bürger- und Fachgruppen von City 2015 kann ich die Sätze *Als Fazit wurde festgehalten, dass rein oberirdische Alternativen zur Kaiserstraße nicht zur Verfügung stehen. Um aber nach wie vor die Ziele im Bereich der Kaiserstraße mit kurzen Wegen anzubinden, bietet sich die unterirdische Führung des ÖPNV unter der Fußgängerzone an.* so nicht bestätigen. Solange Bürger sich frei einbrachten, war sowas nie Konsens. Selbst die Expertenbegutachtung war so eindeutig nicht. Erst in einem kleinen Zirkel angeblich repräsentativ ausgewählter Bürger ergab sich eine Zustimmung zum Tunnel. (Bei knapp 100% Zustimmung mag man aber an der Repräsentativität zweifeln, die wirklich repräsentative Abstimmung beim Bürgernetscheid brachte ja nur 55%.)

Die Erkenntnisse aus den obigen Abwägungen ... führten IM Bürgerbeteiligungsverfahren schließlich zur Entwicklung der Kombi-Lösung.

Im Bürgerbeteiligungsverfahren war nie die Rede von einer solchen Lösung. Es ging dort immer nur um Tunnellösungen ohne Kriegsstraße oder um die Kriegsstraße als Alternative zum Stadtbahntunnel. Dem Bürgerbeteiligungsverfahren die Urheberschaft für die Kombilösung zuzuordnen ist schlichtweg falsch. In der Gruppe der repräsentativ ausgewählten Bürger wurde noch über eine reine Tunnellösung mit 3 Südabzweigen und mit straßenbahnfreier Fußgängerzone, aber ohne Kriegsstraße diskutiert und mit den fast 100% für gut befunden. Die Kombilösung wurde erst wenige Tage danach vom Oberbürgermeister Heinz Fenrich am Bürgerbeteiligungsverfahren vorbei präsentiert.

5. Beschreibung der Kombilösung

Durch die Kombination aus Straßenbahntunnel unter der Fußgängerzone und Straßenbahntrasse durch die Kriegsstraße können konfliktfreie Verkehrsverhältnisse in der Kaiserstraße geschaffen und auch künftige Wachstumspotentiale im öffentlichen Nahverkehr erschlossen werden. ... Auf diese Weise kann ein schlüssiges und fahrgastfreundliches Liniennetz entwickelt werden, dass die notwendigen Kapazitäten für die heutige und die zu erwartende Nachfrage zur Verfügung stellt.

Kein Liniennetz ist *fahrgastfreundlicher* als ein rein oberirdisches Netz, denn nur so sind kurze und unbeschwerliche Wege zum ÖV für alle gewährleistet. Ein Stadtbahntunnel führt immer zu längeren und beschwerlicheren Wegen zum ÖV und zum komplizierten Umsteigen. Außerdem führt er zu einer unflexibleren Liniengestaltung, wie oben schon zur Erreichbarkeit des Marktplatzes und zur S31/S32 ausgeführt, mit seinen negativen Folgen für den ÖV-Kunden. Außerdem werden im Bereich der Kaiserstraße, wo angeblich alle hinwollen, praktisch keine Kapazitäten geschaffen, sondern nur in die Tiefe verlagert. Es wird durch Wegfall einer Linie sogar Kapazität abgebaut laut Netzentwurf Mitfall, s.o. Der zweite Satz ist somit schlichtweg falsch.

6. Begründung der Kombi-Lösung

Der Stadtbahntunnel allein hat eine begrenzte Kapazität und geht überdies nicht auf die bereits eingesetzte Südentwicklung ein.

Ausnahmsweise mal eine wahre Erkenntnis im Bericht. Diese Erkenntnis sollte aber eigentlich dazu führen, nicht nur die Notwendigkeit, sondern auch die Ausführung eines Stadtbahntunnels zu überdenken. Ist er an der geplanten Position überhaupt noch zeitgemäß? Schließlich ist er alleine auf die nichtsüdentwickelte City ausgerichtet. Die Umstrukturierung der City kann zudem noch nicht als abgeschlossen betrachtet werden. Folgerichtig wäre es daher, zunächst die Kriegsstraße umzu-

bauen, die auch hierdurch weiterentwickelte Umstrukturierung der City abzuwarten, eine kleinere Entlastung hierdurch und z.B. durch eine zweite Rampe am Hbf. abzuwarten und erst dann die Entwicklung zu begutachten und danach für Position und Ausführung eines sehr teuren Stadtbahntunnel die optimale Lösung zu finden, falls sie dann noch notwendig ist.

Nur als Paket Kombi-Lösung kommen die Vorteile der beiden Teilprojekte zum Tragen ...

Durch das Paket verliert die Kriegsstraße einige ihrer Vorteile, bspw. eine flexible Nutzung derselben im Gesamtnetz. Der Projektteil Stadtbahntunnel schadet dem Projektteil Kriegsstraße.

Durch die Kombination ... wird die dringend erforderliche Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit erzielt, ...

Dies würde die Kriegsstraße alleine auch schaffen, da im wichtigen Bereich zwischen Europaplatz und Kronenplatz durch den Stadtbahntunnel keine zusätzlichen Gleise geschaffen werden, sondern nur tiefer gelegt werden. Die Kombination schadet der Leistungsfähigkeit des Netzes.

Das Straßenbahnnetz besitzt durch die zweite Ost-West-Achse eine hohe betriebliche Flexibilität.

Bereits heute gibt es eine innenstadtnahe Ost-West-Achse durch Baumeister- und Hermann-Billing-Straße. Diese und die Kriegsstraße ohne einen Stadtbahntunnel werden ihrer Flexibilität beraubt, da sie mit der wichtigsten Nord-Süd-Achse Ettlinger Straße nicht verknüpft werden, noch nicht mal für Notfälle wegen fehlender Rampenumfahrungen. Die beiden Achsen sind noch nicht mal untereinander verknüpft, obwohl Platz genug da wäre. Hinzu kommen die bereits erwähnten Unflexibilitäten im Netz wegen anderer fehlender Verknüpfungen zwischen unter- und oberirdischem Netz an Stellen, wo es heute Verknüpfungen gibt. Dies führt zur bereits erwähnten Nichterreichbarkeit des Marktplatzes für einige Stadtteile und zur erwähnten Problematik der Integration von S31/S32 ins Netz. Noch nicht erwähnt wurde der für die Linien S2 und 4 notwendige Umweg zum Erreichen des Tunnels. Viele heutige Fahrbeziehungen sind nicht mehr möglich. Konsequenz ist daher auch die Einführung neuer Linien wie in der Waldstadt, wo eine Linie die City anbindet, die andere den Hauptbahnhof, wofür heute nur eine Linie benötigt wird.

Die gesetzlich geforderte Barrierefreiheit beim Zugang zur Haltestelle und ins Fahrzeug lässt sich realisieren.

Bezüglich Barrierefreiheit wurde bereits etwas ausgeführt und wird weiter unten noch mehr ausgeführt. Ergebnis ist, dass die gesetzlich geforderte Barrierefreiheit mit dem Stadtbahntunnel nur ungenügend erfüllt wird.

7 Betriebskonzept

Die Möglichkeit, für die S8 unterm Marktplatz eine Abstellmöglichkeit zu schaffen, ist der einzige wirkliche Vorteil des Stadtbahntunnels, der aber nicht so relevant ist, dass er den Tunnel rechtfertigen würde. Sicher fände sich auch eine Möglichkeit, die S8 in das Konzept der Durchmesserlinien zu integrieren, wie es sich bei den anderen Stadtbahnlinien bewährt hat.

Ansonsten werden die Nachteile des Netzes wortreich vernebelt. Es kommt für einige Stadtteile zur Verschlechterung der Anbindung an die Kaiserstraße. Die künftige Linie 6 hat keine, die künftige

Linie 5 nur eine relativ schlechte Anbindung an die Kaiserstraße, das Schicksal für die S31/S32 ist wie erwähnt unbekannt. 3 Stadtteile erhalten eine (zeitweise) Doppelanbindung, was einige Nachteile ausbügelt wie den Wegfall der Anbindung des Hauptbahnhofes für die Waldstadt, die ansonsten nur mit Nachteilen für andere mögliche Anbindung der Kriegsstraße-Ost ans Netz, die schlechte Anbindung der Rüppurrer Straße an die Kaiserstraße. Begründet werden diese Linien durch die erwartete weitere Fahrgastzunahme. Folge sind auf jeden Fall zusätzliche Betriebskosten für neue Linien. Werden diese nicht durch Fahrgastzuwächse ausreichend abgedeckt, steht man vor der Wahl, diese Kosten zusätzlich zu schultern (obwohl der Stadtbahntunnel vorgibt, Betriebskosten einzusparen) oder die erwähnten Nachteile den Bürgern zuzumuten, weil die Doppelanbindung wieder wegrationalisiert wird. Fahrgastzuwächse durch den Tunnel alleine sind aber nicht zu erwarten:

8. Verkehrlicher Nutzen

Durch die Netzergänzung mit der Kriegsstraße sowie die Verkürzung der Fahrzeiten, sind außerdem innerstädtische Fahrgastgewinne zu erwarten.

Die Fahrzeit durch die Innenstadt soll sich durch den Tunnel um ca. 2 Minuten verkürzen. Die Fahrzeit ist aber nicht die für Reisende und somit für Fahrgastzuwächse relevante Reisezeit.

Die Linien 4 und S2 müssen einen Umweg über die Tullastraße fahren, um den Tunnel zu erreichen. Nach heutigem Fahrplan braucht man sowohl für die Strecke Hauptfriedhof-Durlacher Tor, als auch für die Strecke Tullastraße-Durlacher Tor 3 Minuten. Der Umweg über die Tullastraße ist mindestens mit 2 Minuten anzusetzen, verbraucht also für diese beiden Linien den Fahrzeitvorteil komplett.

Rechnet man hinzu, dass das Erreichen einer unterirdischen Haltestelle mehr Zeit beansprucht als das Erreichen einer oberirdischen Haltestelle und dass es eine Haltestelle weniger gibt und sich so Wege verlängern, so erhöht sich für die Fahrgäste aus der Waldstadt und aus Stutensee die gesamte Reisezeit in die Innenstadt sogar. Die Reisezeit zum Durlacher Tor hat sich um rund drei Minuten erhöht (Umweg plus Weg von unten).

Der ganze Fahrzeitvorteil käme sowieso erst beim kompletten Durchfahren des Tunnels zum Tragen. Die Mehrheit hat ihr Ziel in der Innenstadt und hat somit nur durchschnittlich eine Minute Fahrzeitvorteil im Bereich Kaiserstraße.

Für Fahrgäste aus anderen Stadtteilen als Waldstadt und Hagsfeld mit Ziel Innenstadt ist daher sehr fraglich, ob sie wegen der längeren Wege zum ÖV einen nennenswerten Reisezeitvorteil haben.

Für Wege innerhalb der Innenstadt, bei denen zweimal der Weg von/nach unten zurückzulegen ist oder bei dem Umsteigen zwischen oben und unten notwendig ist (z.B. Karlstor und Marktplatz) dürfte die gesamte Reisezeit noch drastischer ansteigen und kaum noch schneller als zu Fuß gehen sein. Auch die Anlieger der Linien, die ihren heutigen Linienweg durch die Innenstadt nicht mehr fahren können, werden durch das Umsteigen deutlich längere Reisezeiten haben.

Lediglich die wenigen Fahrgäste, die ihr Ziel nicht in der Innenstadt haben, sondern sie nur durchfahren, und die nicht zu den Unglücklichen aus der Waldstadt und aus Stutensee gehören, dürften wirklich davon profitieren. Aber für die baut man den Stadtbahntunnel ja nicht. Begründet wird er mit der Mehrheit der Fahrgäste, die ihr Ziel in der Innenstadt haben.

Hinzu kommt, dass die Benutzung unterirdisch verkehrender Verkehrsmittel vor allem in den Nachtstunden auf einige Kreise eher abschreckend wirkt.

Ob sich also alleine durch den Bau des Stadtbahntunnels wirklich Fahrgastgewinne einstellen wer-

den, ist daher stark zu bezweifeln. Erfahrungen aus anderen Städten in einer mit Karlsruhe vergleichbaren Größenordnung sprechen eher für Fahrgastverluste. Lediglich in Metropolen deutlich größer als Karlsruhe haben unterirdische Verkehrssysteme ihren berechtigten Platz. Aber dort sind sie im Innenstadtbereich nicht die einzigen öffentlichen Verkehrsmittel. Stuttgart, Hamburg und andere Städte haben zusätzlich Busse, Frankfurt und München zusätzlich Straßenbahnen.

Die Erschließungswirkung der Kriegstraße wird nicht bestritten, ist aber auch ohne Stadtbahntunnel vorhanden und ist dann wegen einer größeren Zahl von Verknüpfungen sogar noch besser.

9. Allgemeiner verkehrspolitische Zielsetzungen

Im Landesentwicklungsplan für Baden-Württemberg 2002 ist im Leitbild der räumlichen Entwicklung als Grundsatz verankert, dass in verkehrlich hochbelasteten Räumen auf eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Verkehrssysteme, eine Verlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger und eine Vermeidung zusätzlichen motorisierten Verkehrs hinzuwirken ist.

Im Bericht taktvoll weggelassen, aber Realität ist, dass die Kombilösung auch eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Autoverkehr bringt. Im Wahlkampf für den Bürgerentscheid wurde ein Video gezeigt, die das zum Ausdruck bringt. Dadurch, dass sich die Zahl der Linien am Durlacher, Ettlinger und Mühlburger Tor, sowie am Kronen- und Europaplatz deutlich reduziert, wird dort der Verkehrsfluss für den Autoverkehr verbessert. Auch die Leistungsfähigkeit der Kriegstraße wird durch eine Unterfahrung des Mendelssohnplatzes deutlich verbessert. Wenn man noch den erschwerten Zugang zum ÖV, das Kappen einiger heute linienmäßig befahrenen Verbindungen und andere bereits erwähnte Nachteile des Stadtbahntunnels hinzuzählt, ist stark zu bezweifeln, dass wirklich eine Vermeidung zusätzlichen motorisierten Verkehrs und eine Verlagerung auf den ÖV erreicht werden kann. Eher ist mit dem Gegenteil zu rechnen. Die Maßnahme widerspricht also dem Landesentwicklungsplan.

Regionale Verkehrskonzeption von 1999

Das hieraus entnommene Zitat *Entlastung der Fußgängerzone in der Kaiserstraße* enthält im Original noch den Zusatz *Grundsatzentscheidung steht noch aus* und weiter nichts, insbesondere nichts, dass auf die Notwendigkeit eines Stadtbahntunnels und einer straßenbahnfreien Fußgängerzone schließen lässt. Der Regionalplan enthält den Stadtbahntunnel nur als Möglichkeit, erwähnt aber ebenfalls nicht die Notwendigkeit einer straßenbahnfreien Fußgängerzone. Der Flächennutzungsplan gibt nur das damals für die Verwaltung verbindliche Ergebnis des Bürgerentscheids wieder.

Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG)

Hier wird § 3 *Grundsätze der Planung* zitiert: *Bei der Planung soll dem öffentlichen Personennahverkehr vor allem in verdichteten Räumen Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden, ...*

Dass die Kombilösung dem ÖV Vorrang einräumt, wurde schon oben in Bezug auf den Landesentwicklungsplan bezweifelt. Der § 3 geht aber noch weiter:

..., soweit dies mit dem öffentlichen Verkehrsinteresse und dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit vereinbar ist. Dabei soll der Ausbau vorhandener Verkehrswege gegenüber dem Neubau Vorrang erhalten.

Ausbau vorhandener Verkehrswege wäre die zweite Rampe am Hauptbahnhof, die vorhandene Verkehrswege verknüpft. Ausbau wäre vielleicht auch noch ein Stadtbahntunnel unter Beibehaltung der oberirdischen Gleise. Kein Ausbau wäre eine reine Verlagerung in die Tiefe, die an der Gesamtzahl der Gleise in der Kaiserstraße nichts ändert, wenn zudem in der Tiefe dann eine Linie weniger fährt als heute, wie dem Liniennetz des Mitfalls zu entnehmen ist, und wenn die Mehrheit der Reisenden keine Reisezeitvorteile erhält oder teils sogar noch längere Reisezeiten hat. Wie am Schluss noch ausgeführt wird, ist die Kombilösung eine Maßnahme der Aufwertung des Stadtbildes und des Autoverkehrs, aber nicht zur Verbesserung des ÖV. Aus reiner Sicht des ÖV ist diese Maßnahme, die dem ÖV so wenig bringt, nicht als wirtschaftlich zu bezeichnen. Die Planung widerspricht also dem zitierten §3 ÖPNVG in seiner vollständigen Fassung.

ÖPNVG § 4 (2): Die Linienführungen und Fahrpläne im öffentlichen Personennahverkehr sollen bedarfsgerecht gestaltet und mit dem Ziel der Bildung eines integrierten Gesamtverkehrssystems fortentwickelt werden.

Das Abhängen von Karlstraße und Rüppurrer Straße etc. von der Kaiserstraße, bedingt durch die wegfallenden Verknüpfungen, ist nicht bedarfsgerecht für die betroffenen Stadtteile. Bedarfsgerecht ist für diese Stadtteile die heutige Linienführung, die mit dem Stadtbahntunnel aber nicht mehr möglich ist.

ÖPNVG § 4 (3): In ausreichendem Umfang sollen Umsteigeanlagen für den Übergang zwischen den Linien und Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs sowie zum Fernverkehr und zum Individualverkehr vorgesehen und benutzerfreundlich gestaltet werden.

Die Umsteigeanlagen am Kronen- und Europaplatz und am Ettlinger Tor sind, bedingt durch die verschiedenen Ebenen, im Vergleich zu heute deutlich weniger benutzerfreundlich.

ÖPNVG § 4 (8): Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und der Verkehrsangebote im öffentlichen Personennahverkehr sollen die Belange von Familien mit Kindern und von Frauen besonders berücksichtigt werden. Dies gilt auch für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind; für diese Personengruppe soll der barrierefreie Zugang und in geeigneten Fällen die Beförderung in behindertengerecht ausgerüsteten Fahrzeugen vorgesehen werden.

Es ist allgemein bekannt, dass insbesondere Frauen unterirdische Anlagen nachts meiden. Die Belange von Frauen werden also gegenüber heute verschlechtert. Heute haben Familien mit Kinderwagen und leichter in der Mobilität eingeschränkte Personen einen schnellen und bequemen Zugang zum ÖV an der Oberfläche. Diesen und allen Personen mit Gepäck etc. wird der Zugang zum ÖV durch die Tieferlegung deutlich erschwert. Aufzüge sind zwar vorhanden, erfordern aber deutliche Wartezeiten. Mehr zur Barrierefreiheit nachfolgend:

Desweiteren wird das *Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen* herangezogen.

BGG § 3 Behinderung: Menschen sind behindert, wenn ihre körperliche Funktion, geistige Fähigkeit oder seelische Gesundheit mit hoher Wahrscheinlichkeit länger als sechs Monate von dem für das Lebensalter typischen Zustand abweichen und daher ihre Teilhabe am Leben in der Gesellschaft beeinträchtigt ist.

Dies ist ein weites Spektrum von potentiellen Beeinträchtigungen. Der Stadtbahntunnel zielt al-

lenfalls einseitig auf Rollstuhlfahrer und vernachlässigt die durch ihn entstehenden enormen Erschwernisse für andere Arten von Beeinträchtigungen (z.B. Orientierung für Sehbehinderte, geistig Behinderte, Orts- und Sprachunkundige, sowie Ängste für seelisch Behinderte etc.), die unter das BGG fallen, aber auch unter die allgemeiner gefasste Begrifflichkeit der Landesbauordnung, die auch Personen mit kleinen Kindern und ältere Personen umfasst.

Zur Abschätzung: Laut statistischem Bundesamt sollen in Deutschland 1,56 Millionen Deutsche dauerhaft oder zeitweise auf einen Rollstuhl angewiesen sein, das sind rund 1,9 %. Amtlich anerkannt schwerbehindert sind in Deutschland 6,7 Millionen (8,2 %). Die Abschätzungen für die Größe der Zielgruppe der Barrierefreiheit im ÖV schwankt je nach Definition und Erfassungsmethode zwischen 10 % und 30 %. Rollstuhlfahrer sind demnach zwar eine wichtige große Gruppe, aber nicht die Mehrheit der Personen, für die der ÖV barrierefrei zu gestalten ist.

BGG § 4 Barrierefreiheit: Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

Die Niederflurbahnen können mit relativ geringem Aufwand (Erhöhung der Bahnsteige an Europa- und Kronenplatz und Herrenstraße, siehe oben und unten) *ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich* gemacht werden. Für Nicht-Rollstuhlfahrer ist dagegen der jetzige Zustand das Optimum für den barrierefreien Zugang zum Öffentlichen Verkehr.

Durch die Verlegung in die Tiefe werden besondere Erschwernisse aufgebaut für alle, die mit leichteren bis mittleren Gehbehinderungen noch nicht auf den Rollstuhl angewiesen sind oder mit Gepäck oder Kinderwagen den ÖV nun über längere Wege und unter Überwindung von Höhenunterschieden mit mehr Zeitaufwand den ÖV erreichen wollen oder aufgrund diverser Probleme mit der Orientierung nun kompliziertere Wege bewältigen müssen. Im Falle eines Ausfalls eines Aufzuges sind die Bahnsteige nicht mehr ohne fremde Hilfe zu erreichen oder zu verlassen, da sie meistens nur über einen einzelnen Aufzug verfügen.

Niederflur- und Mittelflurbahnen gleichzeitig behindertengerechte Einstiegsmöglichkeiten zu verschaffen ist auch im Tunnel nur mit erheblichem Mehraufwand möglich (längere und somit teurere Haltestellen) und bleibt dabei trotzdem nur eine tückische „halbe Sache“:

Die unterirdischen Haltestellen sollen durch ein 15 m langes Bahnsteigstück mit 55 cm Höhe über Schienenoberkante für Mittelflurwagen barrierefrei ausgerüstet werden. Dies passt zu den ersten zwei Türen eines solchen Wagens. Während sich bei Niederflurbahnen für Rollstuhlfahrer geeignete Stellplätze in der Tat nur an den beiden vorderen Türen finden, findet man in Mittelflurbahnen aufgrund ihrer Konzeption als Zweirichtungswagen geeignete Stellplätze an allen vier Türen.

Nur eingeschränkt gilt dies für die neueren Mittelflur mit Toilette (derzeit vorrangig auf der Linie S41 eingesetzt), denn hier wurde aus Gewichts- und Zulassungsgründen am einen Ende der potentielle Stellplatz so stark reduziert, dass man von Rollstuhleignung nur noch am einen Ende des Wagens reden kann. Hinzu kommt, dass die Zweisystemlinien oft in Doppeltraktion fahren und dass dabei oft auch ältere Hochflur mit neueren Mittelflurern gemischt werden.

Es ist somit nicht gewährleistet, dass passend zum 15 m langen 55 cm hohen Bahnsteigabschnitt am vorderen Ende des vorderen Wagens wirklich Rollstuhlfahrerplätze vorhanden sind, sei es, weil

bei Doppeltraktion ein Hochflurer vorne ist oder weil der Toilettenteil vorne ist. Dies lässt sich auch nicht durch geschickte Zusammenstellung der Züge ändern, denn spätestens auf dem Rückweg steht wegen des Zweirichtungsbetriebes der Zug falsch rum am Bahnsteig! Es ist auch nicht gewährleistet, dass der Zustand unterwegs unverändert bleibt. Wer auf der Strecke nach Bad Wildbad ordnungsgemäß vorne einsteigt, kommt in Karlsruhe hinten fahrend an wegen dem Richtungswechsel in Pforzheim. Gelegentlich werden unterwegs Verstärkerwagen angekoppelt, so dass man womöglich plötzlich im hinteren Teil sitzt. Und prinzipiell besteht das Problem, dass Fahrgäste womöglich versehentlich im hinteren Teil eines Wagens einsteigen, da es außerhalb des Stadtbahntunnels meistens auf ganzer Länge des Zuges möglich ist, und dass sie im Stadtbahntunnel den Wagen nicht verlassen können, vor allem mit schweren Elektrorollstühlen nützen auch keine helfenden Personen. Diese Tücken sind wegen ihrer Komplexität den betroffenen Kunden auch kaum ausreichend sicher zu kommunizieren.

Dass die *Kombilösung ein durchgängiges Konzept für einen barrierefreien Zugang und damit zur Nutzung der Anlagen und Fahrzeuge des ÖPNV* ermöglicht, kann also selbst dann, wenn man nur Rollstuhlfahrer betrachtet, nicht gesagt werden. Es entsteht bei den Mittelflurbahnen ein Kuddelmuddel, der tückisch ist für Rollstuhlfahrer, die auf einen stufenfreien Einstieg angewiesen sind.

Wegen der erwähnten betrieblichen Umstände bei den Zweisystemlinien müsste die Bahnsteigaufteilung eigentlich umgekehrt sein: 55 cm Höhe über den größten Teil der Bahnsteiglänge und 34 cm über ein kurzes Stück, da nur bei Niederflurbahnen nur an den ersten zwei Türen Rollstuhlplätze sind und Niederflurlinien bevorzugt mit nur einem Wagen gefahren werden. Dies geht aber aufgrund anderer Vorschriften nicht, weil ein Hochsteigen, das dann bei den Niederflurbahnen nötig wäre, nicht gestattet ist. Oder man müsste die Gesamtlänge analog zu Stuttgart deutlich erhöhen, damit jede Bahn komplett am passenden Bahnsteig steht. Oder man müsste einen zusätzlichen Mittelbahnsteig einführen mit 55 cm Bahnsteighöhe, so dass die Außenbahnsteige komplett mit 34 cm gebaut werden können. Eine Tunnelhaltestelle könnte kürzer werden, müsste aber breiter sein.

Eine nicht geklärte Frage ist noch, ob durch die Rampe zwischen 34 cm und 55 cm hohen Bahnsteig, die im Gegensatz bspw. zu Stuttgart nicht abseits haltender Fahrzeuge liegt, sondern mittendrin, nicht Unfallquellen entstehen durch unzureichend gesicherte Kinderwagen.

Bei dem Argument Barrierefreiheit wird zudem vergessen, dass Untergrundhaltestellen mit passenden Bahnsteigen zwar vordergründig für Rollstuhlfahrer Barrieren beseitigen durch passende Bahnsteighöhen, wenn auch mit Tücken wie beschrieben, aber insgesamt betrachtet neue Barrieren schaffen, indem die Untergrundbahnsteige nur über längere und für alle mobilitätseingeschränkten Personengruppen beschwerlichere Wege erreichbar sind. Personengruppen mit Einschränkungen, die aber mit der heutigen Stufe zurecht kommen, profitieren daher von den passenden Bahnsteigen praktisch nicht. Blinde und geistig Behinderte bekommen durch die Wege in den Untergrund zusätzliche Hürden bei der Orientierung. Gehbehinderten, die nicht im Rollstuhl sitzen, aber auch Älteren und Familien mit Kinderwagen oder Personen mit Gepäck, werden die Wege länger und beschwerlicher gemacht. Seelisch Behinderte werden mit Angsträumen konfrontiert.

In der Summe dürfte der durch weniger Haltestellen mit weiteren und beschwerlicheren Wegen benachteiligte Personenkreis weit größer sein als der Personenkreis, der ausschließlich durch die für alle Fahrzeuge passend gemachten Bahnsteige profitiert.

Die Planfeststellungsunterlagen enthalten für die heutigen Haltestellen Europaplatz (Kaiserstraße) und Europaplatz (Karlstraße) (sowie für die neue Haltestelle Kaiserstraße-West) Planungen für 34 cm hohe Bahnsteige auf Länge einer ganzen Niederflurbahn in Fußgängerbereichen. Für die Haltestelle Herrenstraße ist für demnächst der „provisorische“ (bezogen auf das geplante Entfernen der Schienen nach Bau der Kombilösung) Umbau auf 34 cm für den Bereich der ersten beiden Türen einer Niederflurbahn zugesagt worden. Es spricht nichts dagegen, einen Umbau der einen oder anderen Art auch für die nicht stärker frequentierte Haltestelle Kronenplatz (Kaiserstraße) durchzuführen. Die weiter oben genannten Bedenken gegen einen solchen Umbau widerlegen die Planfeststellungsunterlagen selbst. Für die Kriegsstraße enthält der Bebauungsplan durchgängig 34 cm hohe Bahnsteige. Für die heutige Haltestelle Ettlinger Tor dürfte ebenfalls nichts dagegen sprechen, auch diese auf 34 cm umzubauen.

Damit ist nachvollziehbar begründbar, dass sämtliche Haltestellen der City auf 34 cm, passend zu den Rollstuhlplätzen der Niederflurbahnen, umbaubar sind, vielleicht mit Ausnahme der Haltestelle Marktplatz (obwohl dies zumindestens für die Bahnsteige in der Kaiserstraße ebenfalls möglich sein sollte, lediglich für Marktplatz (Pyramide) dürften Denkmalschutzgründe relevant sein).

Berücksichtigt man dabei, dass beim Stadtbahntunnel durch Zusammenlegung der heutigen Haltestellen Herrenstraße und Marktplatz (Kaiserstraße) zur Haltestelle Lammstraße eine Haltestelle entfällt, dann haben sowohl Kombilösung mit Stadtbahntunnel und Kriegsstraße, als auch eine Alternative aus Kriegsstraße ohne Stadtbahntunnel im Innenstadt-Carrée von Kaiser-, Karl-, Kriegs- und Fritz-Erler-Straße gleich viel Haltestellen mit 34 cm Bahnsteighöhe!

Hinzu kommt, dass die Planfeststellungsunterlagen keinen Umbau der Haltestelle Kronenplatz (Fritz-Erler-Straße) enthalten. Er wäre zumindestens Richtung Süden technisch auch äußerst aufwendig, dies selbst nur für die beiden ersten Türen zu bauen. Ist dies bei der heutigen Linienführung kein Problem, weil alle Züge der Linie 3 auch an der prinzipiell umbaubaren Haltestelle Kronenplatz (Kaiserstraße) halten, so führt das mit dem Liniennetz des Mittfalls der Kombilösung dazu, dass die dort dann verkehrenden 2 Linien keinen barrierefreien Zugang am Kronenplatz hätten!

Eine Erreichbarkeit der Innenstadt mit Mittelflurbahnen kann mit Umsteigepunkten zwischen den beiden Fahrzeugarten erreicht werden, bspw. Albtalbahnhof/Ebertstraße oder Bahnhof Durlach/Auer Straße, wo die beiden Fahrzeugarten sortenrein halten. An weiteren Stellen könnten Mittelbahnsteige errichtet werden, z.B. an Stellen, wo heute dritte Gleise vorhanden (Lameyplatz, Yorckstraße) oder geplant sind (Tullastraße) oder wo ansonsten Platz geschaffen werden kann (z.B. in der Ettlinger Straße, wo zwei Autospuren zugunsten des Stadtbahntunnels wegfallen sollen). Dies wären deutlich bessere Lösungen als die angedachten Kurzbahnsteige mit 55 cm Höhe.

Außerdem sind bei oberirdischen Haltestellen mit passenden Bahnsteigen für Niederflurbahnen und Umsteigepunkten zu Mittelflurbahnen die Rollstuhlfahrer unabhängig von der Funktionsfähigkeit technischer Systeme, was gerade ein großer Vorteil der Kombination zueinander passender Bahnsteige und Fahrzeuge ist im Gegensatz zu anderen Systemen, die z.B. auf Hubeinrichtungen setzen. Dieser Vorteil entfällt bei Untergrundhaltestellen, da hier Rollstuhlfahrer auf das Funktionieren von technischen Systemen, nämlich den Aufzügen, angewiesen sind, die aber versagen könnten.

Zusammengefasst betrachtet beseitigt der Stadtbahntunnel keine Barrieren für Rollstuhlfahrer, die nicht auch oberirdisch annähernd gleichwertig beseitigt werden könnten, schafft aber Nichtrollstuhlfahrern neue Erschwernisse beim Zugang zum ÖV.

Damit entspricht die Maßnahme Stadtbahntunnel im Vergleich zur heutigen Lösung und der dort

möglichen und teils schon konkretisierten Änderungen nicht dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen.

Desweiteren wird in diesem Abschnitt wieder auf die Ausnahmegenehmigung verwiesen, auf die bereits oben detailliert eingegangen wurde.

Der Satz *Dabei darf der Straßenbahnverkehr laut StVO den Fußgängerverkehr weder gefährden noch behindern.* suggeriert, dass eine Gefährdung stattfinden würde, was nicht der Fall ist. Die Statistiken sagen eindeutig, dass das Unfallgeschehen hier niedriger ist als im restlichen Bahnnetz. Eine Behinderung kann durch alternative Maßnahmen reduziert werden auf ein Maß, dass nicht viel größer ist als das der anderen Nutzungen in der Fußgängerzone.

BOStrab §15: Die Streckenführung und die Lage der Haltestellen müssen den Verkehrsbedürfnissen entsprechen und insbesondere günstiges Umsteigen zu anderen Verkehrsmitteln ermöglichen.

Hierzu wurden bereits Ausführungen gemacht bzgl. wegfallender heute betriebener Verknüpfungen und hinzukommende Umsteigerschwernisse.

BOStrab § 3 (1) 1.: die höchsten betrieblich auftretenden Beanspruchungen mechanischer, elektrischer und thermischer Art ohne Betriebsgefährdung aufgenommen werden können,

BOStrab §16 Bahnkörper: (2) Der Unterbau muß unter Beachtung der geologischen und hydrologischen Verhältnisse standsicher sein.

Das Objekt befindet sich zum einen im Grundwasser, zum anderen in der Erdbebenzone 1 nach neuester Klassifizierung. Ich vermisse daher eine Untersuchung, ob es bei Erdbeben zu Rissen und damit Wassereinbrüchen kommen kann. Angesichts der Länge und Komplexität des Bauobjektes scheint mir sowas nicht völlig ausgeschlossen zu sein. Ähnliches gilt für Ausspülungen durch Wasserrohrbrüche oder nicht ausreichend gesicherte benachbarte Baustellen.

2. Bautechnische Beschreibung

3.4 Fördertechnik

Aufzüge ... Im Brandfall dürfen die Aufzüge nicht benutzt werden.

Wie verlassen Rollstuhlfahrer im Brandfall die unterirdische Haltestelle? Diese Frage stellt sich bei rein oberirdischen ÖV-Anlagen nicht. Wenn Behinderte im Gefahrenfalle den Tunnel nicht selbständig verlassen können, so ist zu bezweifeln, ob das Objekt ausreichend barrierefrei nach BGG ist.

6.2 Bereich westliche Kaiserstraße

6.2.2 Nebenflächen, Fahrradführung, Gehwegbereich

Der gesamte Straßenquerschnitt wird zur Fußgängerzone mit Straßenbahntrasse umgestaltet ...

Angesichts der zuvor im Erläuterungsbericht geäußerten starken Bedenken gegen die Ausnahme-

genehmigung für Straßenbahnen in der Fußgängerzone, verwundert es, nun in der bautechnischen Beschreibung zu lesen, dass das, was andernorts dringend abgeschafft werden soll, an dieser Stelle neu errichtet werden soll. . .

7. Durchführung der Baumaßnahme

7.1 Allgemeines

Aus betrieblichen, gesamtbauzeitlichen und insgesamt wirtschaftlichen Gründen ist es sinnvoll, den Südadzweig am Marktplatz für den Schienenverkehr für rund 1 Jahr zu sperren. Entsprechende Ersatzverkehre werden in dieser Zeit angeboten.

Unter 7.10. dann aber eingeschränkt zu: *Falls erforderlich werden Ersatzverkehre angeboten.*

Am Ettlinger Tor liegen mit Landratsamt, Staatstheater und insbesondere Ettlinger Tor Center einige ÖV-relevante publikumswirksame Einrichtungen, wie auch die Fahrgastmengen dort seit Eröffnung des Centers zeigen. Diese ein ganzes Jahr ohne Anschluss an den Schienenverkehr zu lassen ist einfach indiskutabel und wird dem ÖV schweren Schaden zufügen. Ersatzverkehre, falls überhaupt angeboten, können wegen des Umsteigens, der geringeren Größe und des geringeren Komforts den Schienenverkehr auf so lange Zeit nicht adäquat ersetzen. Alleine dieser Umstand der einjährigen Sperrung erfordert es, zuerst die Kriegsstraße zu bauen, damit über diese eine Anbindung des Ettlinger Tores an den Schienenverkehr gewährleistet ist.

Während des Wahlkampfes zum Bürgerentscheid war von einer solchen Sperrung nicht die Rede. Es hieß immer, dass der Straßenbahnbetrieb während der gesamten Bauzeit aufrecht erhalten wird. Der Plan zur Kombilösung weicht daher in einem wesentlichen Punkt von den Versprechungen vor dem Bürgerentscheid ab.

Allgemein ist aus den Beschreibungen des Bauablaufs abzuleiten, dass es sehr häufig zu Umleitungen und Änderungen am Liniennetz kommen wird. Über mehrere Jahre wird es kein stabiles Liniennetz geben. Dies wird dem ÖV in Karlsruhe schweren Schaden zufügen und Verkehr auf den MIV verlagern, womöglich auch dauerhaft. Dies ist mit den oben zitierten Anforderungen von ÖPNVG und PBefG nicht vereinbar.

3. Lagepläne

Hier fielen mir vorrangig einige Dinge auf, die mich als Radfahrer und Fußgänger in meiner Wohnumgebung betreffen. Außerdem ist die Abgrenzung des Planfeststellungsgebietes wohl fehlerhaft.

Lageplan 1 / Abgrenzung der Planfeststellung

Im Erläuterungsbericht wird unter 7 *Betriebskonzept* geschrieben:

... muss die neue Haltestelle in Richtung Westen vor das Helmholtzgynasium verschoben und mit der Haltestelle Schillerstraße in der Kaiserallee zusammengefasst werden.

Die Abgrenzung des Bereichs der Planfeststellung beginnt aber erst in Höhe Scheffelstraße und umfasst somit nicht die von der Planfeststellung offenbar auch betroffene Haltestelle Schillerstraße (Kaiserallee), somit bleibt deren Schicksal unbekannt, was m.E. ein Fehler in der Abgrenzung des Planfeststellungsgebietes ist.

Lageplan 1, km 0 + 055, Einmündung Scheffelstraße

Hier wird die Radspur verschwenkt, der Verkehr der Anliegerfahrbahn in die Kaiserallee eingefädelt und der Verkehr aus der Scheffelstraße in die Kaiserallee geführt. Ein Autofahrer, der aus der Scheffelstraße kommt, hat erst dann eine (schlechte) Sicht auf den Verkehr auf der Kaiserallee, wenn er komplett die Radspur zustellt. Der Radverkehr wird dadurch regelmäßig behindert werden. Die Sichtverhältnisse für Autofahrer müssen verbessert und die Radfahrer anders geführt werden.

Lageplan 1, km 0 + 090

Zwischen Yorckstraße und Mühlburger Tor gibt es derzeit keine ebenerdigen Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer. Für Fußgänger wird wenig westlich der Scheffelstraße eine eingerichtet. Der Bereich Einmündung Scheffelstraße ist derzeit Unfallschwerpunkt mit Radfahrern in falscher Richtung, was zeigt, das auch für Radfahrer dringend Querungsbedarf besteht, damit u.a. das Wohngebiet rund um die Goethestraße besser erreicht wird. Außerdem fehlt eine Nord-Süd-Verbindung. Es wäre dringend zu empfehlen, die geplante Querungsmöglichkeit für Fußgänger so zu positionieren und auszugestalten, dass sie auch als Querungsmöglichkeit für Radfahrer zwischen Scheffel- und Kochstraße nutzbar ist. Ansonsten besteht hier die Gefahr, dass der Überweg für Fußgängern trotzdem auch von Radfahrern benutzt wird und die Unfallgefahr von Radfahrern, die in falscher Richtung die Fahrbahn oder den Gehweg befahren, noch weiter ansteigt.

Lageplan 1/2, km 0 + 300 - km 0 + 340

Der Grünzug Hildapromenade ist eine beliebte Route für Radfahrer in Richtung Innenstadt. Künftig gibt es keine Möglichkeit mehr, von dort aus die richtige Straßenseite zu erreichen. Dies wird zu gefährlichen Falschfahrten auf der Nordseite führen. Es muss daher dringend eine Führung für Radfahrer von der Hildapromenade in Richtung Innenstadt eingerichtet werden.

Lageplan 2, km 0 + 480 - km 0 + 550

Die Wegeverbindung zwischen dem Inneren des Kaiserplatzes und dem Mühlburger Tor entfällt aus nicht nachvollziehbaren Gründen. Bitte in den Plan wieder aufnehmen.

Lageplan 5, km 1 + 575, Kreuzung Lammstraße

Durch den Umbau der Kriegsstraße und der dabei vorgesehenen ebenerdigen Querungsmöglichkeit auch für Fußgänger und Radfahrer wird die Lammstraße für den Nord-Süd-Radverkehr vermutlich eine deutlich größere Rolle bekommen als heute. Die Ausgänge der Haltestelle Lammstraße in die Lammstraße engen den Verkehrsraum für den Nord-Süd-Radverkehr unnötig stark ein und bilden eine potentielle Unfallquelle. Hier sollten die Ausgänge so positioniert werden, dass ein Optimum für den Radverkehr entsteht. Insbesondere beim Südausgang sollte noch genug Spielraum für eine bessere Position da sein.

Lageplan 7, km 2 + 750

Die Beseitigung der Betriebsgleise in der Bertholdstraße bewirkt, dass keine Fahrten mehr von der Durlacher Allee in die Karl-Wilhelm-Straße und umgekehrt möglich sind, wie sie heute im Falle von Betriebsstörungen oder für Aus- und Einrucker des Depots Tullastraße üblich sind. Für Ein-

und Ausrücker wird somit der wichtige Knoten Durlacher Tor nicht mehr erreicht. Der Wegfall der Gleise ist eine unnötige Einschränkung der betrieblichen Flexibilität, zumal der Anschluss relativ einfach wieder einzurichten ist.

Lagepläne 10, km 0 + 410 - 12, km 1 + 100

Ebenso eine unnötige Einschränkung der betrieblichen Flexibilität ist der Verzicht auf Umfahrungen der Rampe in der Ettlinger Straße samt Verknüpfungen mit den Ost-West-Achsen Baumeisterstraße und Kriegsstraße und somit Verbindung der beiden untereinander. Diese könnten analog zur Durlacher Allee auf der Fahrbahn eingerichtet werden.

Lageplan 8, km 2 + 900 - km 3 + 300

Die Gleise in der Fahrbahn in der dargestellten Art (Gleislage ganz links, recht breite Restfahrspur rechts davon) könnten Autofahrer dazu veranlassen, möglichst weit rechts zu fahren, so dass sie der Radspur regelmäßig sehr nahe kommen. Wenn das der Fall sein könnte, wozu man nach Erfahrungen andernorts suchen sollte, sollte die Aufteilung des vorhandenen Raums nochmal überprüft werden.

Lageplan 10, km 0 + 600 Kreuzung Baumeisterstraße/Hermann-Billing-Straße

Bisher befährt die Linie 5 die Hermann-Billing-Straße und hat nach der Haltestelle Konzerthaus ihre nächste Haltestelle am Ettlinger Tor. Diese entfällt jedoch. Aus der Planungsunterlagen ist nicht erkennbar, wo für diese Haltestelle der notwendige Ersatz geschaffen werden soll. Es ist kaum damit zu rechnen, dass der Bereich zwischen Konzerthaus und Rüppurrer Straße ohne Haltestelle bleibt. Der Umfang und die Abgrenzung der Planfeststellung ist somit wahrscheinlich fehlerhaft.

Bauwerksplan Haltestelle Marktplatz

Von dort führt nur ein Aufzug an die Oberfläche, nämlich vom westlichen Gleis. Somit sind zwei Gleise, das mittlere und das östliche (Stumpf-) Gleis nur mit „Umsteigen“ von der Oberfläche aus zu erreichen. Das schafft unnötige Barrieren, Reisezeitverlängerungen und Kapazitätsengpässe für Personen mit Mobilitätseinschränkungen. Ähnliches gilt bei der Haltestelle Ettlinger Tor für die wichtigere Nordseite.

4. Brandschutztechnisches Gutachten

5.3 Brandszenario für Streckentunnel

Es ist erfahrungsgemäß äußerst selten, dass ein Zug brennend im Streckentunnel liegen bleibt, da durch die Notbremsüberbrückung eine Weiterfahrt bis zur nächsten Haltestelle in der Regel möglich ist.

Generell ist anzumerken, dass für den Fall eines im Streckentunnel liegenbleibenden brennenden Fahrzeuges (z.B. infolge Fahrstromausfall, Kollision, Entgleisung) nicht in jedem Fall eine gesicherte Fluchtmöglichkeit in die nächste Haltestelle oder zum nächsten Notausstieg gegeben ist. Das hierdurch verbleibende Restrisiko muss akzeptiert werden und ist vergleichbar mit vielen anderen Situationen des täglichen Lebens in Verbindung mit technischen Prozessen.

Eine nicht unwesentliche Ursache für Brände ist der Betrieb von technischen Einrichtungen, die heißlaufen können oder in deren Leitungen Schwelbrände entstehen etc. Eine Straßenbahn ist voller technischer Einrichtungen, vorrangig die Motoren. Bricht im Antriebssystem ein Brand aus, nützt eine Notbremsüberbrückung ziemlich wenig, weil der Antrieb dann ausgefallen sein dürfte. Das „Restrisiko“ ist so unwahrscheinlich also nicht!

Und genau dieses Restrisiko kann sehr einfach vermieden werden: Durch einen Verzicht auf einen Tunnel, denn oberirdisch gibt es die Frage nach der Länge von Rettungswegen nicht. . . Karlsruhe ist keine Metropole, in der der Verkehr ohne Bahnen im Untergrund zusammen brechen würde. Es gibt keinen Zwang zum Restrisiko, das „akzeptiert werden MUSS“.

Natürlich ist der Betrieb von oberirdischen Bahnen nicht frei von Unfällen, aber die Schwere der Unfälle (angesichts der geringen Geschwindigkeit und der guten Fluchtwege) oder die Zahl der Betroffenen eines Unfalls (in der Regel nur wenige Personen), ist nichts gegenüber der Schwere und der Zahl der Betroffenen, wenn das vernachlässigte Restrisiko in Form eines brennenden vollen Zuges im Streckentunnel eines Tages doch eintrifft. . . Diverse Unglücke in Tunneln der vergangenen Jahre zeigen dies. Nicht zu vernachlässigen ist auch die zunehmende Terrorgefahr, die in unterirdischen Anlagen eine größere Wirkung erzielt.

Ein weiterer Faktor in Karlsruhe im Gegensatz zu Tunneln in anderen Städten, der die Gefahr eines Brandes im Streckentunnel erhöhen könnte, ist der Umstand, dass aus Kapazitätsgründen mit sehr kurzen Blöcken auf der Strecke und mit Nachfahren auf Sicht in die Haltestellen gearbeitet werden muss. Im Gegensatz zu anderen Orten mit bspw. S-Bahn-Tunneln mit eisenbahnüblich langen Blöcken ist es in Karlsruhe durchaus wahrscheinlich, dass sich zwei Bahnen gleichzeitig hintereinander in einem Tunnelabschnitt befinden könnten oder eine Bahn wegen noch belegter Haltestelle nicht in diese einfahren kann, Notbremsüberbrückung hin oder her. Außerdem stellt sich noch die Frage, ob die Notbremsüberbrückung auch Zwangsbremungen überbrücken kann, die beim Überfahren von roten Signalen eintreten, die einem schnellen Einfahren in eine Haltestelle womöglich im Wege stehen. . .

Karlsruhe ist nicht Berlin, Frankfurt, Hamburg, Köln oder München, wo ohne unterirdischen Schienenverkehr der öffentliche Nahverkehr zusammen brechen würde und man daher quasi gezwungen wäre, das „verbleibende Restrisiko akzeptieren zu müssen“.

In den Planfeststellungsunterlagen wird zwar stets behauptet, dass das Teilprojekt „Stadtbahntunnel“ den ÖV verbessern soll, aber bisher hielt kaum ein dafür angeführtes Argument einer genaueren Nachprüfung stand: Die Kapazität in der Kaiserstraße wird geschwächt und nicht gestärkt, die Erreichbarkeit des Marktplatzes wird verschlechtert statt verbessert, die Barrierefreiheit in der City wäre schlechter als bei den oberirdischen Möglichkeiten, die Reisezeiten werden für die meisten Kunden nicht wirklich verbessert, teilweise sogar verschlechtert etc. Dieses Teilprojekt ist kein Projekt, dass den ÖV wesentlich verbessert, sondern ein Projekt, dass den Autoverkehr an einigen größeren Knotenpunkten flüssiger macht und dass das Stadtambiente durch eine „straßenbahnfreie Flanierzone“ aufwerten soll.

Wäre das Teilprojekt Stadtbahntunnel eine für die Verbesserung des ÖV zwingend notwendige Maßnahme, dann könnte man darüber diskutieren, ob man den Bürgern ein verbleibendes Restrisiko als akzeptabel aufbürden zu können. Aber für eine Flanierzone und eine Autoverkehrsförderung bin ich nicht bereit, ein solches verbleibendes Restrisiko zu akzeptieren. Es ist ein durch Verzicht auf eine Ambienteverbesserung in der Kaiserstraße vermeidbares Restrisiko. Da der oberirdisch verbleibende Straßenbahnverkehr an „meiner“ Haltestelle Europaplatz gegenüber heute stark reduziert würde,

wäre der ÖV für mich, wenn ich durch Meiden des Stadtbahntunnels das Restrisiko ausschließen wollte, praktisch nicht mehr vernünftig nutzbar, ich bin also betroffen durch diese Maßnahme.

5. Gestaltung unterirdische Haltestellen

In allen Bildern sieht man Böden und Wände, aber vor allem auch Gleiskörper und hervorstehende Einbauten wie Bänke, im selben hellen Farbton gestaltet. Das sind Unfallquellen par excellence für (nichtblinde) sehbehinderte Personen, die sich anhand von Kontrasten orientieren. Diese sind, wenn diese Planung so umgesetzt wird, in einer „weißen Wüste“ unterwegs. Wie heute noch eine Planung mit solchen kapitalen Fehlern bei der Barrierefreiheit vorgelegt werden kann, ist mir schleierhaft. Wenn man diesen Fehler ausbügelt, hat man aber vermutlich die Versprechungen ans allgemeine Volk mit den „hellen lichten Haltestellen“ nicht mehr erfüllt. . .

B. Bebauungsplan Kriegsstraße

1. Verbindlicher Teil A, Lagepläne und Bauwerkspläne

Lageplan 1, Karlstor

Die Verkehrszählungen ergeben, dass die Herrenstraße vom Karlstor nach Norden eine vielgefragte Verbindung für Radfahrer ist. Es ist zu vermuten, dass in Gegenrichtung ein ähnlich großer Bedarf da wäre, der zu ähnlich hohen Werten führen würde, wenn es eine vernünftige Gelgenheit gäbe, die Herrenstraße nach Süden zu verlassen. Der Wegfall der Haltestellen stellt dafür incl. Aufstellflächen vor der Ampel und optionale Anbindung der Sophienstraße genug Platz zur Verfügung. Die Anlage zeigt, wie sowas realisiert werden könnte.

Lageplan 3, Kriegsstraße zwischen Kreuzstr. und Rüppurrer Str., Südseite

Dort ist eine Radspur vor Schrägparkern vorgesehen. Wie jeder Autofahrer aus eigener Erfahrung wissen dürfte, sieht man beim Ausfahren aus Schräg- und Senkrechtparkern den Verkehr auf der Straße erst relativ spät, extrem spät sogar, wenn neben einem ein Kleintransporter o.ä. parkt. Am westlichen Ende der Parkbuchten wurde noch zusätzlicher Sicherheitsraum zwischen Parkbucht und Radspur berücksichtigt, am östlichen Ende jedoch nicht mehr. Der zusätzliche Sicherheitsraum muss über die ganze Länge der Parkbuchten vorhanden sein.

Falls nicht schon im Zusammenhang mit den Planungen zum Anschluss der Südstadt-Ost an das Straßenbahnnetz geschehen, sollte darauf geachtet werden, dass Radfahrer aus Der Philipp-Reis-Straße in Richtung Baumeisterstraße queren können in Anlehnung an die Querung am südlichen Ende der Haltestelle in der Rüppurrer Straße.

Lagepläne 1-3, Querungsstellen nicht für Autos

An den zusätzlichen Querungsstellen der Kriegsstraße, die nicht für den Autoverkehr gedacht sind, werden sicher auch Radfahrer queren. Bei der Ritterstraße wurde auch daran gedacht, dass sie von Norden her die Querung erreichen, wollen sie aber nicht die Kriegsstraße, sondern die südliche Ritterstraße weiterfahren, landen sie auf dem Gehweg, wo sie eigentlich nicht fahren dürften, es aber sicherlich tun. . . Ähnliches betrifft Radler aus der Kreuzstraße nach Süden auf der Nordseite und Radler in der Kreuzstraße von Süd nach Nord beiderseits. Hier sollte nachgebessert werden, so dass

rechtlich eindeutige Fahrmöglichkeiten statt Durchmogeln entstehen.

Bauwerksplan Blatt 2

Angesichts der heutigen oberirdischen Erfahrungen zu Spitzenzeiten bezweifle ich, dass die Spur in die Tiefgarage des Ettlinger Tor Centers ausreichend lang ist. Hier besteht womöglich Unfallgefahr.

2. Begründender / Erläuternder Teil B

6.2 Sozialplan

Durch die neue Unterführung am Mendelssohnplatz kann mehr Autoverkehr in das Gebiet der Innenstadt fließen. Dieser könnte zu nachteiligen Auswirkungen führen für Anwohner des Bebauungsplangebietes und insbesondere für Anwohner der daran angrenzenden Gebiete, insbesondere im Westen. Daher halte ich den Verzicht auf einen Sozialplan für gewagt...

Zusammenfassung

- Die Kombilösung soll die Betriebskosten des Tunnels durch kürzere Fahrzeiten und dadurch gesparte Umläufe sparen. Falsch, denn 2 Linien müssen im Tunnel Umwege fahren (4, S2) und verlieren so die Fahrzeitvorteile und 2 Linien werden neu eingerichtet, um Nachteile des Stadtbahntunnels auszugleichen (3 in die Waldstadt, 7 durch Rüppurrer Straße).
- Es werden Andeutungen zur Gefährlichkeit des Straßenbahnverkehrs in der Fußgängerzone gemacht, obwohl Statistiken bisher das genaue Gegenteil in Relation zum restlichen Netz machen bei einem in seiner wesentlichen Form seit gut 10 Jahren praktiziertem Liniennetz.
- Das Verkehrsmittel Straßenbahn passt optimal zu einer Haupteinkaufsstraße, da sie große Kundenmengen direkt vor die Läden bringt. Eine „Beruhigung“ wären kontraproduktiv. Den Fußgängern stehen rund 3/4 der Gesamtbreite zur Verfügung und nicht nur Randbereiche, wie der Bericht es suggeriert.
- Die Einschränkungen für die Fußgänger durch die Barrierewirkung der Bahnen werden überbewertet, wie der Vergleich zu den Verhältnissen im Ettlinger Tor Center zeigen.
- Die Kombilösung verspricht mobile (Bahnen) und stationäre (Kriegsstraße) Barrieren abzubauen, errichtet aber dauerhafte Barrieren neu (Rampen und Zugänge Stadtbahntunnel, alternative Nutzungen).
- Der Erläuterungsbericht betont die Wichtigkeit der Kaiserstraße als Ziel der ÖV-Kunden, stellt aber ein Liniennetz vor, das ÖV-Kunden aus etlichen Stadtteilen vom Marktplatz als zentralen Punkt der City abhängt.
- Der Erläuterungsbericht betont die Wichtigkeit der Kapazitätssteigerung, stellt aber ein Liniennetz vor, in dem die Kapazität in der Kaiserstraße reduziert wurde. Lediglich im Bereich Kriegsstraße wird die Kapazität gesteigert, was aber auch ohne Stadtbahntunnel möglich wäre mit demselben Liniennetz. Zudem Kapazitätseinschränkungen durch entfallende und heute linienmäßig genutzter Verknüpfungsmöglichkeiten.
- In der Ablehnung von Alternativen wird die Wichtigkeit des Hauptbahnhofs für die Regionallinien betont, aber die Kombilösung bindet diesen schlechter an als die abgelehnte Alternative.
- Es wird der Eindruck erweckt, die Finanzierung sei gesichert. Äußerungen der Landesregie-

rung ist aber zu entnehmen, dass nur noch überregional wirksame Projekte berücksichtigt werden.

- Es wird die gescheiterte Standardisierte Bewertung der Kriegsstraße zitiert, obwohl sich technische und strukturelle Faktoren bei der in die Kombilösung integrierten Kriegsstraße wesentlich geändert haben.
- Durch den Stadtbahntunnel werden kürzere Fahrzeiten versprochen und dadurch Fahrgastzuwächse erwartet. Die gesamte Reisezeit wird für die meisten Kunden jedoch nicht verkürzt, teilweise sogar durch Umwege (4, S2) oder Umsteigezwänge (Karlstr., Rüppurrer Str. etc.) verlängert, was eher zu Fahrgastverlusten führen dürfte.
- Der Erläuterungsbericht betont die Barrierefreiheit des Stadtbahntunnels und stützt sich auf das Gleichstellungsgesetz. Bloß wird dem Großteil der Personen mit Einschränkungen der Mobilität (Sehbehinderte, leichter Gehbehinderte, geistig und seelisch Behinderten, Personen mit Gepäck und Kinderwagen, Älteren) der Zugang zum ÖV mit dem Stadtbahntunnel nicht erleichtert, sondern deutlich beschwerlicher gemacht. Lediglich bei der Gruppe der Rollstuhlfahrer wird es geringe Vorteile geben (aber selbst da nur mit Abstrichen, Haken und Tücken), die aber in durchaus gleichwertiger Form auch oberirdisch realisiert werden könnten.
- Es verletzt damit die Anforderungen an Barrierefreiheit und Familienfreundlichkeit etc. aus ÖPNVG und BGG. Mit Verbesserungen für den Autoverkehr in Kriegsstraße und an einigen Knotenpunkten im Zuge der Kaiserstraße verletzt es ebenfalls die Anforderungen aus Landesentwicklungsplan und ÖPNVG. Auch die Anforderungen der BOStrab werden nicht erfüllt.
- Für Radfahrer enthält die Planung noch etliche Mängel.
- Das Brandschutzszenario beim Liegenbleiben eines Zuges im Tunnel enthält ein nicht akzeptables Restrisiko. Die Wahrscheinlichkeit dieses Szenarios wird auch angesichts der betrieblichen Besonderheiten im geplanten Karlsruher Tunnel im Vergleich zu S- und U-Bahnen andersorts sträflich unterschätzt.

Das Teilprojekt Stadtbahntunnel ist ein Projekt der städtebaulichen Aufwertung der Kaiserstraße. Zitate aus den Werbebroschüren zum Bürgerentscheid 2002:

Das Herz der Stadt erhält ein neues Gesicht. (Titelseite der kleinen Broschüre)

U Kaiserstraße: Flaniermeile oben Bahnen unten + ... = ... (Schlagwörter)

Das Projekt „Anschluss Zukunft“ will dieses Problem lösen: Mit einer schienenfreien Fußgängerzone wird eine attraktive City geschaffen, die als Flaniermeile mit Cafés, Live-Musik und Kunstaktionen lebendig wird. (kleine Broschüre, einige Seiten später noch mal blumiger ausgeführt)

Das Teilprojekt Stadtbahntunnel ist ein Projekt, zur Verbesserung der Verhältnisse für den Autoverkehr, Zitat:

Was bedeutet die Kombilösung für die Autofahrer?

An wichtigen Kreuzungen kommt es zu einer Entzerrung des Verkehrs. Durch den Wegfall einiger Straßenbahnlinien wird der Verkehrsfluss erheblich verbessert, so vor allem am Durlacher Tor, Kronenplatz und Mühlburger Tor. Insbesondere der Stau in der Reinhold-Frank-Straße dürfte durch eine Untertunnelung des Mühlburger Tores der Vergangenheit angehören. Die Zeit der Dauerstaus an diesen Kreuzungen geht damit zu Ende. (große Broschüre Seite 9)

Das Teilprojekt Stadtbahntunnel ist ein Projekt, dass dem ÖV Nachteile bringt.

Wie auf den bisherigen Seiten geschildert, wird die Kapazität in der Kaiserstraße geschwächt und nicht gestärkt, die Erreichbarkeit des Marktplatzes verschlechtert statt verbessert, die Barrierefreiheit in der City verschlechtert statt verbessert, die Reisezeiten für die meisten Kunden nicht verbessert, sondern teilweise sogar verschlechtert etc.

Das Teilprojekt Stadtbahntunnel soll aber aus ÖV-Mitteln finanziert werden.

Deswegen muss es als ÖV-Projekt beantragt und standardisiert bewertet werden und die Bedingungen nach PBefG, GVFG, ÖPNVG und BGG erfüllen.

Der Versuch, ein Projekt zur Verbesserung der städtebaulichen Gestaltung der Kaiserstraße und der Verbesserung der Flüssigkeit des Autoverkehrs als Projekt des ÖV zu tarnen, führt jedoch ständig zu Widersprüchen der wahren Verhältnisse mit den im Antrag aufgestellten Behauptungen zu angeblichen Verbesserungen im öffentlichen Verkehr durch dieses Teilprojekt und in Folge dessen auch zu Widersprüchen mit den zugrunde gelegten Gesetzen. Die Gesetze sind nun mal ÖV-Gesetze und keine Autoförderungs- und Stadtgestaltungsgesetze, somit sind die geschilderten Angriffspunkte vorprogrammiert.

Das Teilprojekt Stadtbahntunnel betrifft mit seinen Widersprüchen und Folgen auch mich.

Als jemand, der Innenstadt nur 100 m entfernt vom künftigen Stadtbahntunnel wohnt und arbeitet, bin ich durch die Einschränkungen der Erreichbarkeit meiner Wohnung und Arbeitsstelle während der Bauzeit, aber auch dauerhaft nach der Bauzeit, betroffen.

Die Nutzbarkeit des ÖV innerhalb der City und in einige Stadtteile wird deutlich verschlechtert und somit auch die Möglichkeit, diesen zwischen meinem Wohnort in der Douglasstraße und den Räumen eines Vereins in der Kronenstraße, in dem ich Vorsitzender bin, oder auf dem Weg zu Läden etc. zu nutzen.

Neue Barrieren werden durch die Rampen und veränderten Verkehrswege aufgebaut, die mich als Fußgänger, Auto- und Radfahrer dauerhaft behindern.

Speziell während der Bauzeit wird die Zugänglichkeit einzelner Bereiche der Kaiserstraße erheblich verschlechtert.

Die soziale Kontrolle, die die Bahn nachts in der City bietet, entfällt, das Sicherheitsgefühl sinkt.

Vermeidbare Restrisiken werden mir bei der Benutzung durch das unzureichend gelöste Brandszenario in der Tunnelstrecke aufgebürdet.

Der Stadtbahntunnel wird letztendlich auch aus meinen Steuern finanziert, die aus den auch von mir gezahlten Mineralölsteuern eigentlich ausschließlich der Förderung des ÖV zugute kommen sollten.

Die Finanzierung dieses Projektes wird für viele Jahre kleinere sinnvolle Projekte zur weiteren Erschließung mit der Straßenbahn in der Stadt behindern.

Der beschwerlichere Zugang zum ÖV in der Tiefe statt des einfachen oberirdischen Zugangs wird mich wegen bereits vorhandener Knieprobleme mit hoher Wahrscheinlichkeit eines Tages treffen.

Etc.

Auch das Teilprojekt Kriegsstraße ist ein Projekt der städtebaulichen Aufwertung und der Förderung des Autoverkehrs, dass durch ÖV-Gelder finanziert werden soll.

Die Schneise der Stadtautobahn Kriegsstraße ist eine schwere Wunde im Stadtbild. Der Verkehrsfluss wird für Autos durch die neue Unterführung am Mendelssohnplatz deutlich verbessert, was zu unerwünschten Mehrverkehr in der City samt Lärm und Abgasen führt und was den Kampf des ÖV um Anteile schwächt.

Nur führt hier die städtebauliche Aufwertung zu weniger Barrieren für Fußgänger und Radfahrer und zu weniger Lärm etc. zumindestens in einigen Bereichen und es gibt hier eine wirkliche Verbesserung für den ÖV durch eine neue Strecke. Dies begrüße ich.

Trotzdem ist der eigentlich auch hier vorliegende Missbrauch von ÖV-Geldern zu bemängeln. Kosten für die Verbesserung des Autoverkehrs und des Stadtbildes werden dem ÖV untergeschoben und verschlechtern so den Kosten-Nutzen-Faktor der ÖV-Maßnahme. Das Festhalten an der Finanzierung als ÖV-Maßnahme gefährdet letztendlich durch das in Kauf genommene Scheitern einer reinen Kriegsstraßenlösung bei der Standardisierten Bewertung die von vielen Bürgern gewünschten Folgen, nämlich die Linderung der Bausünde und die Verbesserung des ÖV.

Wegen aller genannten Gründe erhebe ich Einwendungen als Betroffener gegen das Projekt.

Mit freundlichen Grüßen

Heiko Jacobs

Anlage:

Skizze für erweiterte Radwegführung am Karlstor