



Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Karlsruhe, Kronenstr. 9

Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Kreisverband Karlsruhe
Kronenstr. 9
76133 Karlsruhe
Telefon 0721 / 38 06 48
www.vcd.org/karlsruhe
karlsruhe@vcd.org

An

Betr.: Führung der S31/S32 in die Innenstadt Karlsruhes

Karlsruhe, 14.6.2017

Sehr geehrte Damen und Herren

Als Entscheidungsträger wirken Sie mit an der Machbarkeitsstudie bzw. späteren Beschlussfassung zur Einführung der S31/S32 in die Karlsruher Innenstadt, um die es bis vor kurzem viele Jahre lang still war. Genannt werden in der Presse zumeist

1. die „klassische“ Variante südl. des **Gleisbauhofs** → Ludwig.Erhard-Allee und
2. die Variante **Bahnhof Durlach** → Durlacher Allee,

wobei gegen diese zwei Varianten auch relevante Kritikpunkte zu hören sind. **An vorderster Stelle sollte** unserer Meinung nach, wie beim Karlsruher Modell insgesamt, **der Nutzen für die Fahrgäste stehen**. Wir wollen daher eine

3. Variante, die Idee der „2. Rampe am Hbf“ → Ettliger Str. in an heute **angepasster** Fassung in Erinnerung rufen, **da sie auch mit Stadtbahntunnel Vorteile hat**, die diese Variante zu einer in einer Machbarkeitsstudie **untersuchenswerten Alternative zu 1. und 2.** machen, was wir hiermit anregen wollen.

Die **1. Variante** war schon am Anfang des Karlsruher Modells in Diskussion, hat Vorläufer und nutzt eine alte Trasse. Die Idee dahinter war damals eine Linienführung ...–Bruchsal–Durlach–Gleisbauhof–Ettliger Tor–Hbf–Ettlingen-Erbprinz–Rastatt–... mit schnellem Anschluss des Cityrands (ECE gab es noch nicht) ohne weitere Belastung der Kaiserstraße und immer noch passablem Anschluss an den Hbf. Diese Linienführung wurde mit der „Kombilösung“ 2002 Geschichte, da die Abbiegemöglichkeit am Ettliger Tor entfallen ist. Eine passable Anbindung der City ist nicht gleichzeitig mit einer passablen Anbindung des Hauptbahnhofs (Hbf) möglich, zu dem so oder so die Fahrzeit verlängert wird. Daher steht diese Variante zu Recht in der Kritik, sie führe an Freund und Feind vorbei. Alternativ müsste man die Ettliger Straße wieder aufreißen: Die 2015 abgelehnte Wiederherstellung der oberirdischen Strecke hätte man für die S31/S32 liegen lassen können. Zudem wurde offenbar das Planfeststellungsverfahren für die Südbahn Bruchhausen–Ettlingen-Erbprinz nicht weiter verfolgt. **Das historische Relikt Gleisbauhof funktioniert nicht mehr!** Dennoch wurde diese Variante nie ganz aufgegeben. Sie tauchte nicht nur im Verkehrsentwicklungsplan auf, sondern auch bspw. im Planfeststellungsverfahren

der Südostbahn mit einem nachrichtlichen Gleisdreieck und im Rahmenplan Durlacher Allee als Vorgabe für die Büros.

Seit kurzem auch diskutiert wird als **2. Variante** eine Verknüpfung im Bereich des **Bf Durlach**. Mit wenigen Weichen zum alten Boschgleis (ggfs. Rampe v. d. Stadtbahnbrücke zur Bahnstrecke kreuzungsfrei in diese) wäre sie leicht herzustellen, böte kurze Umsteigewege zwischen den Stadtbahnen und (via Tunnel) auch die beste Anbindung an die City und eine Anbindung an den Hbf mit Umweg ggü. heute. Großer Haken ist vermutlich die begrenzte Kapazität des Stadtbahntunnels, die wohl keine weitere Linie zusätzlich zum „Mitfall“ zuließe. „Abhilfe“ böte ein seit ca. 2014/15 kursierendes „optimiertes“ Liniennetz (bei nahezu ident. Vorläufer aus der Zeit um Baubeginn), das ggü. dem „Mitfall“ eine Linie weniger im Stadtbahntunnel hätte, *was Nachteile der Erschließungsgüte auch für andere nach sich zöge, die wir nicht gut fänden, käme es so!* Ob dies aus Gründen des Sparens oder der Kapazität oder beides erfolgen würde, ist unbekannt, verschafft der 2. Variante aber evtl. erst die nötige Luft. **Bf Durlach = Notbehelf mit Nachteilen!** Auffällig ist aber auch, dass dieses Netz die neue Straßenbahnstrecke „Kriegsstraße“ zwischen Ostendstraße und Rüppurrer Tor förderschädlich unbedient ließe, es sei denn, die im Plan fehlende S31/S32 führe dort via Gleisbauhof. Auch bei Var. 2 Fragezeichen und Haken.

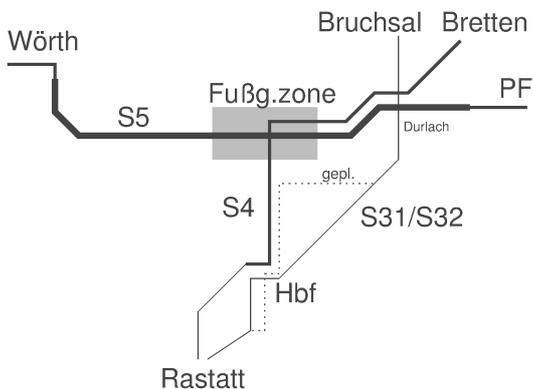
Beide Varianten verlängern die Fahrt von den anliegenden Gemeinden zum Hbf deutlich. Vor dem Hintergrund einer alten Studie, dass nur aus dem Bereich Weingarten mehr Fahrgäste in die City wollen, während aus nördlichen Gemeinden mehr Fahrgäste den Hbf als Ziel haben (Umsteigen), finden wir das wenig fahrgastfreundlich! Diese Zahlen dürften sich verfestigt haben, so dass von der Änderung deutlich mehr betroffen wären als bei der Stadtbahn Bretten. Auch die heute viel genutzte schnelle Verbindung Durlach–Hbf entfiel. Wie viel schlechter die Anbindung des Hbf würde, hängt von der Variante ab, ebenso die Güte der Innenstadtanbindung. **Optimal ist keine der 2 Varianten, deswegen wollen wir an eine andere Lösung erinnern und aufrufen, auch diese in der Machbarkeitsstudie zu untersuchen.**

Geboren wurde diese Idee als ein Baustein eines U-Strab-Alternativkonzeptes. Ziel war eine Entlastung des zentralen Abschnitts der Kaiserstraße (zwischen Europa- und Marktplatz) von einer Linie mit großen langen Bahnen, was zusammen mit anderen Maßnahmen eine Reduzierung der Bahnbelastung der Fußgängerzone auf ein erträgliches Maß bedeutet hätte. Erreicht werden sollte dieser Baustein durch eine „2. Rampe am Hbf“ als „Arbeitstitel“ für ein Bündel an möglichen Lösungen.

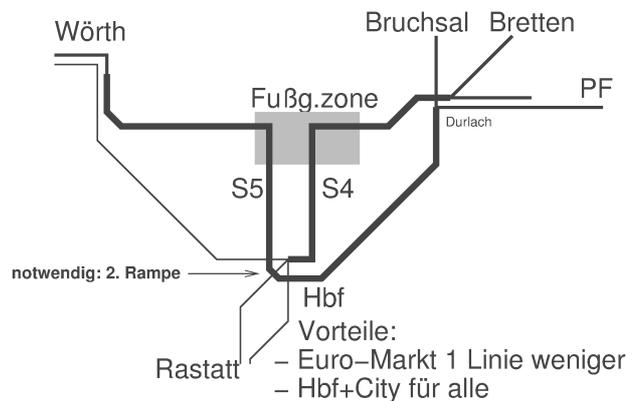
Als damaligen und immer noch gültigen „Nebeneffekt“ könnte die Lösung das Netz der **Zweissystemlinien** in einer Weise reorganisieren, **die jedem Kunden sowohl eine umsteigefreie Anbindung der Innenstadt, als auch des Hbf bieten würde.** Deswegen standen u. a. BUZO, Pro Bahn und VCD damals hinter diesem Baustein und **deswegen ist die 3. Variante auch heute noch im Zusammenspiel mit dem Stadtbahntunnel interessant.** Wurde damals die Führung der Bahnen über die Karlstraße vorgeschlagen zur Umfahrung der Fußgängerzone, kann man mit der Kombilösung eine Führung über die Rampe Ettlinger Straße in den Stadtbahntunnel ins Auge fassen, was die Erschließungsgüte bezüglich der City gegenüber der alten „U-Strab-Alternative“ deutlich verbessert und ein Umsteigen zwischen den Stadtbahnen am Marktplatz ermöglicht. Der **Fahrgastnutzen** der „2. Rampe“ wäre mit Stadtbahntunnel **noch größer als damals**, als sie „nur“ Teil einer Alternative war.

Altes Funktionsprinzip 2002: u.a. U-Strab-Alternative

Netz 2002:

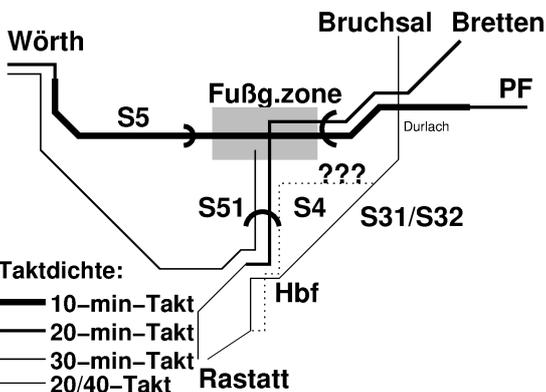


ehem. Alternative:

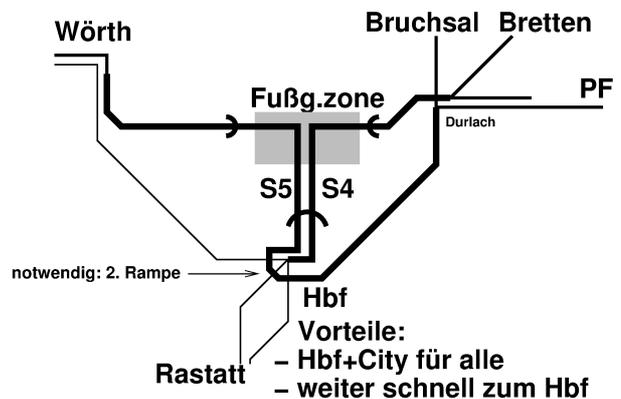


Neues Funktionsprinzip 2017: Netzoptimierung incl. S31/S32

Netz 2022:



akt. Alternative:



Zur Verdeutlichung in der **Skizze** die „historische“ Alternative oben rechts, das reale Netz 2002 oben links, die Planung für 2022 („Mitfall“) unten links im Vergleich zur neuen Wirkungsweise im Zusammenspiel mit dem Stadtbahntunnel unten rechts. Oben also Stand 2002, unten Stand 2017, links städt. Planung, rechts Alternative. Die Kombilösung ändert im Mitfall das Zweisystemnetz nicht, bei der S31/S32 verblieben also die erläuterten Fragezeichen, wie man diese in die Stadt einführen könnte. Vermutlich auch deswegen hat man bisher auf dieses Projekt verzichtet, bis nun *andere Gründe* es wieder interessant erscheinen lassen. Bei der S5 würde auch weiterhin eine umsteigefreie Anbindung des Hbf fehlen.

Im alten, wie im neuen Alternativkonzept hätten **alle Außenäste sowohl an die City, als auch an den Hbf eine umsteigefreie Anbindung**, was den Wünschen der meisten Fahrgäste entsprechen dürfte. Die genaue Verteilung der Außenäste wäre eine Frage einer Detailuntersuchung. Skizziert ist die schon 2002 vorgeschlagene Lösung, die den inzwischen **jahrelang gewohnten Fahrbeziehungen** bzgl. Reihenfolge City/Hbf am nächsten kommt, wobei die S5-Ost in einen „Fernverkehrs-lauf“ von Pforzheim schnell zum Hbf und einen „Nahverkehrslauf“ mit den Verdichtern von Söllingen etc. schnell zum Marktplatz aufgeteilt würde.

Die Skizze geht zwecks Vergleichbarkeit vom 2002er Zustand mit durchgebundenen Linien aus, was inzwischen wegen baustellenbedingter mangelhafter Zuverlässigkeit

teils aufgegeben wurde. Ob man nach Ende der Baustellen wieder durchbindet (Tunnelkapazität) oder weiter Linien am Albtalbf, unterm Marktplatz, Tullastraße oder anderswo enden, bleibt unberücksichtigt. Im Stadtbahntunnel würden (Durchbindungen und Netzvorschlag vorausgesetzt) statt einer Ost-West-Linie im 10-min-Takt und einer abbiegenden Linie im 20-min-Takt im Ostteil (mehr bei Var. 2!) und einer endenden Linie im Stundentakt(?) im Südteil dann künftig zwei abbiegende Linien im 10-min-Takt verkehren, das wäre eine Entlastung von der hohen Fahrzeugzahl des Ostteils, aber eine Mehrbelastung durch Abbieger im Gleisdreieck. Was sich stärker auf die gesamte Kapazität auswirkt, müsste untersucht werden.

Notwendig für das Konzept wäre eine **neue Fahrtmöglichkeit vom Albtalbahnhof oder Bahnhofsvorplatz zum Bahnhof Durlach**, bekannter „historischer“ Arbeitstitel „2. Rampe am Hbf“. Dafür gibt und gab es im Verlaufe der letzten gut 20 Jahre verschiedene in die Diskussion eingebrachte Vorschläge, die hier grob angerissen werden sollen, wobei nicht alle direkt am Hbf liegen und eine Rampe sind, daher nur „Arbeitstitel“. Zusammen mit dem Stadtbahntunnel ändern sich auch die Rahmenbedingungen dafür ein wenig, da „damals“ zur Entlastung über die Karlstraße gefahren werden sollte, jetzt über die Ettlinger Straße. Dadurch werden auch Lösungen möglich, die auf dem Weg in die Ettlinger Str. nicht mehr „oben im Hbf“ halten.

Die ältesten baulichen Vorschläge für eine „2. Rampe“ verließen die Gleise auf der **Nordseite**: statt Pfälzer Bahnhof, statt ungenutzter Postgleise auf der Ostseite des Hbf, am Tivoli oder noch weiter östlich – alle mit dem Nachteil behaftet, den Fernverkehr kreuzen zu müssen, was zu Ideen mit Unterführungen führte, u. a. eine Mitnutzung der inzwischen wohl in der Versenkung verschwundenen Verbindung für die TGV Stuttgart–Strasbourg. Mit dem Wechsel zum Stadtbahntunnel hätten die meisten Nordvarianten den Haken, dass sie via Ettlinger Straße weder Hbf selbst, noch Bahnhofsvorplatz anfahren würden. Zusammen mit einer Straßenbahntrasse in der Stuttgarter Straße könnte sogar die Gleisbauhofvariante per Liniennetz ohne neue Rampe in dieses Linienkonzept eingebaut werden, allerdings wäre das dann wohl keine schnelle Fahrt mehr zum Hbf, die es heute noch gibt.

Anfang 2001 stellten wir im „AK ÖV“ der VBK eine Variante **aus der Mitte** der Bahnhofshalle heraus vor, die ein einzelnes Gleis trickreich für die Stadtbahn umnutzt und direkt in die Unterführung der Schwarzwaldstraße runterführt, die damals noch zum Umbau anstand. Diese eleganteste und schnellste Variante ist durch den Neubau der Unterführung zwar nicht völlig unmöglich geworden, aber ungleich aufwändiger als damals, da man das Widerlager umbauen oder Gleise separat untertunneln muss, um knapp neben der Unterführung rauszukommen. Der Hbf würde, weiter in den Stadtbahntunnel fahrend, in der Halle und auf dem Vorplatz doppelt bedient.

Auch Varianten auf der **Südseite** wurden vorgeschlagen: Anfangs direkt aus den südlichsten Bahnsteiggleisen heraus am Stellwerk vorbei in die Unterführung Schwarzwaldstraße hinein zum einen (Doppelbedienung, Neubebauung?), später eine Variante über die Gütergleise als **derzeit naheliegendste und einfachste** Variante einer 2. „Rampe“ unter den neuen Rahmenbedingungen:
Hier würden ein oder zwei Gleise links und/oder rechts aus der Trasse der S1/S11 direkt nach Ende der Unterführung ausfädeln (was einfacher wurde, da die Unterführung beim Umbau etwas verkürzt wurde), um so die Trasse zweier inzwischen aufgegebenen Gleise des Rangierbahnhofs hinter der DB-Netzzentrale zu erreichen.

Auf diesem Weg ginge es weiter nach Osten durch das nur noch teilweise genutzte Gelände des ehem. Rangierbahnhofs, entweder früher (nach Wasserwerksbrücke) oder später auf die Durlacher Personengleise oder am Nordrand derselben auch direkt auf die Stadtbahngleise im Durlacher Bahnhof (siehe Vorgabe Rahmenplan Durlacher Allee) (oder auch über den Gleisbauhof auf die Durlacher Allee, falls eine städtebauliche Umnutzung dieses Geländes das sinnvoll werden ließe). Optional könnte bei dieser Südvariante der Fernbusbahnhof oder bei einigen Varianten das Gewerbegebiet Ottostraße oder die Dornwaldsiedlung (siehe Rahmenplan Durlacher Allee) eine Haltestelle bekommen. Falls eines Tages der Rangierbahnhof ganz oder teilweise umgenutzt würde: Die ÖV-Anbindung wäre dann schon da.

Die heutige Verbindung zwischen Hbf und Bf Durlach ist sehr schnell und auch durch die Zahl der Fahrten attraktiv. Viele Varianten einer „2. Rampe am Hbf“ haben das Potential, diesen Vorteil zu erhalten oder auszubauen (Takt), darunter je nach Ausführung (Strecke, Haltestellen) auch die Südlösung. Die Fahrt in die City wäre dabei zeitlich nicht schlechter als heute mit Umsteigen, teils womöglich besser, dann aber umsteigefrei.

Zusammenfassend greifen beide öffentlich diskutierten Varianten der Einführung der S31/S32 in die City stark in bestehende Fahrbeziehungen zwischen **Hbf und Durlach ff.** ein und **verlangsamen diese stark**, zu stark, um dies gut finden zu können. Die Anbindung der City als Vorteil ist nur bei der Durlacher Variante ausreichend gut, rechtfertigt aber nicht die Verschlechterung inzwischen jahrelang gewachsener Fahrgastströme oder durch das „optimierte“ Netz. Via Gleisbauhof wird die City nur am Rand bedient. **Demgegenüber erhält** das auf den Stadtbahntunnel angepasste Konzept der „2. Rampe“ **die bestehenden Fahrbeziehungen zwischen Bf Durlach und Hbf**, verdichtet sie sogar beim vorgeschlagenen Linienskonzept, **und erschließt die City dennoch ähnlich gut.** Als **unschlagbarer Vorteil bindet diese Lösung Hbf und City für alle Anlieger der Zweisystemlinien an.**

Daher halten wir es für naheliegend, diese 3. Variante mit zu untersuchen, sie nicht mehr als reine U-Strab-Alternative zu sehen und nicht nur, wie damals, die Nachteile zu suchen, um sie als politisch unerwünschte Alternative ablehnen zu können, sondern stattdessen die Vorteile für den Fahrgast zu sehen und die technischen Möglichkeiten zum Erreichen dieser Vorteile auszuloten und gegenüber den anderen Varianten abzuwägen.

Die Variante 1 ist ein historisches Relikt, das Ende der 1990er Jahre gebaut hätte funktionieren können, seit 2002 aber nicht mehr fahrgastfreundlich wäre. Die Variante 2 wäre ein Notbehelf, der nur mit Nachteilen funktioniert. Die Variante 3 ist auch „historisch“, funktioniert heute aber besser als damals.

Mit freundlichen Grüßen



Heiko Jacobs, Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Karlsruhe

Verteiler per E-Mail: Bürgermeister an der S31/S32-Strecke, Landrat, AVG, Parteien