



**Tram 2 und Tram 8  
nach Aue und Wolfartsweier**

**Planung und Bau der Straßenbahn**

**Gerhard Stolz**

**Die Durlacher Grünen  
Karlsruhe, im Juni 2004**

# Inhalt

|   |          |
|---|----------|
| Vorwort                                       | Seite 3  |
| Geschichte                                    | Seite 5  |
| Gründe für die Bahn                           | Seite 12 |
| Widerstände                                   | Seite 15 |
| Alternativen und Varianten                    | Seite 19 |
| Planungsphase                                 | Seite 21 |
| Bauphase                                      | Seite 22 |
| Verkehrskonzept der Durlacher Grünen          | Seite 27 |
| Neue Linienführung des ÖPNV                   | Seite 31 |
| Und wie sieht nun das kommende ÖPNV-Netz aus? | Seite 34 |
| Weitere wünschenswerte Projekte               | Seite 36 |
| Die Neubaustrecke                             | Seite 38 |
| Daten zur Neubaustrecke                       | Seite 41 |

## Vorwort

Über zwanzig Jahre Planung für einen neuen Verkehrsweg sind im Verhältnis zur Bauphase von knapp zweieinhalb Jahren eine sehr lange Zeit. Ein Zeitabschnitt, in dem sich manchmal gar nichts bewegte und in der



Erste „Testfahrt“ am 13. Februar 2004 – Haltestelle Gritznerstraße

nur unerschütterliche Optimisten an eine Realisierung des Projektes glaubten. Trotzdem, der 12. Juni 2004 kann als weiterer Markstein in die Geschichte des erfolgreichen Karlsruher ÖPNVs eingetragen werden. Nicht immer bei Vorhaben zur Netzerweiterung kommt der Anstoß von den Verkehrsunternehmen VBK oder AVG, nein, auch von Bürgerinitiativen, Bürgern oder aus den Reihen der Politik kommen brauchbare und sinnvolle Anregungen und Vorschläge. Wenn diese dann in einem innovativen Unternehmen auf Gehör stoßen, kann sich daraus etwas entwickeln. Des-

halb war es wichtig, dass das Team um VBK-Chef Dieter Ludwig gegenüber dem Projekt aufgeschlossen war und ohne das Engagement dieser Leute würden die Gleise heute noch nicht liegen. Deshalb an dieser Stelle Dank an alle, die zum Gelingen beitrugen.

Wer die ablehnende Haltung der Stadtverwaltung zu den ersten Überlegungen verfolgte, der kann ermessen wie wichtig die Unterstützung durch Politiker anderer Parteien war. Ganz besonders hervorheben möchte ich CDU-Stadtrat und Ortschaftsrat Wolfram Jäger, der es bereits in den achtziger Jahren wagte, gemeinsam mit einem Grünen-Stadtrat, gemeinderätliche Anträge zu stellen. Damals keine Selbstverständlichkeit! Weder bei der CDU noch bei den Grünen! Ärger in den eigenen Fraktionen handelten wir uns beide ein.

Ohne Wolfram Jäger hätte ich es nicht geschafft die Straßenbahn auf den Weg zu bringen. Deshalb ihm an dieser Stelle meinen ganz herzlichen Dank!

Gerhard Stolz  
im Juni 2004



Die ersten Schienen liegen im Lohn-Lissen-Grünzug – Februar 2003

## Geschichte

Seit mehr als einem Jahrhundert prägen die öffentlichen Verkehrsmittel und insbesondere die Straßenbahnen das Bild der Städte. Allerdings, in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg verlor sie vielerorts nach Beginn der Massenmotorisierung an Bedeutung. Strecken und ganze Netze wurden auf Bus umgestellt oder die Bahn in den Untergrund verbannt. Das Auto forderte seinen Tribut! Die Straßenbahn wurde verstärkt als Verkehrshindernis gesehen und ihre Lobby war vielerorts zu schwach, um sie zu erhalten.

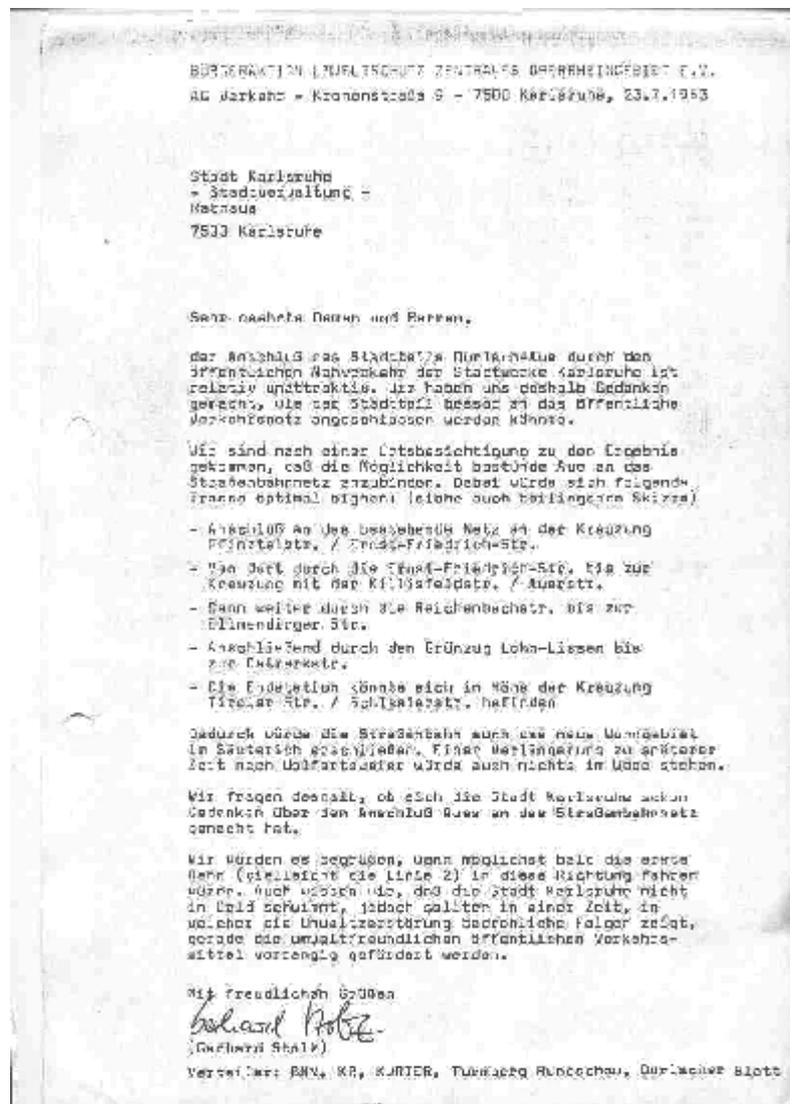
Aber nicht nur in der Bundesrepublik Deutschland blies der Tram ein rauher Wind entgegen. Frankreich brachte es zu einem traurigen Rekord: Alle

Straßenbahnenbetriebe der gesamten Republik wurden stillgelegt. Heute besinnt man sich wieder eines Besseren und führt die Tram in vielen Städten wieder ein. Vorreiter war Straßburg, dessen neue Straßenbahn in der Bevölkerung einen großen Sympathiewert besitzt und deshalb weiter ausgebaut wird. Straßburg wurde zum Vorbild für die Renaissance der Straßenbahn in Frankreich. Vielleicht stand die Nachbarstadt Karlsruhe Pate für diese Entwicklung.

Denn Karlsruhe machte den Fehler der Stilllegung nicht. Auch hier gab es in den Nachkriegsjahren Diskussionen um eine Abschaffung, doch konnten diese rasch beendet werden. Im Gegenteil, man setzte auf die Straßenbahn, modernisierte und baute das Netz weiter aus. Neue Stadtteile, der erste war die Waldstadt, wurden an das Netz angebunden. Andere Stadtteile folgten. Immer mit großem Erfolg, was allmählich auch die Politiker hellhörig machte, so dass sich das Karlsruher Straßen- bzw. Stadtbahnnetz kontinuierlich weiter ausdehnte und feinmaschiger wurde. Seit der Verknüpfung mit dem Netz der AVG und später auch dem DB-Netz und der damit immer weiteren Ausdehnung in die Region (Karlsruher Modell), stiegen die Fahrgastzahlen noch deutlicher. Die Erweiterung schien sich zu einem Selbstläufer zu entwickeln. Salopp wurde vom damaligen Karlsruher Oberbürgermeister formuliert, dass der Ludwig erst aufhöre, wenn er in Paris oder Berlin angekommen sei. Vielleicht kamen durch diese Erfolge in der Region die Karlsruher Stadtteile etwas ins Hintertreffen. Auf jeden Fall waren zwei nicht unbedeutende Stadtteile Durlach-Aue und Wolfartsweier immer noch nicht an das Straßenbahnnetz angeschlossen, als der Verfasser, damals aktives Mitglied in der Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet, begann, sich um den Anschluss der genannten Stadtteile zu kümmern. Ein Schreiben an die Stadtverwaltung sollte der Startschuss sein. Doch die Antwort durch Bürgermeister Gauly,

dem damaligen Verkehrsdezernenten, war ernüchternd und eigentlich auch entmutigend:

*„So einfach ist das nicht: da hat jemand einen Einfall (eine Idee mag man so etwas nicht nennen), dann macht man einen Strich in den Stadtplan, veranstaltet eine Ortsbegehung, schickt den Einfall an die Stadtverwaltung ... und erwartet, daß die Straßenbahn >möglichst bald< in die angegebene Richtung fahren wird.“* Damit wurde am 2. August 1983 die AG Verkehr in der BUZO vom damals zuständigen Dezernenten für die Verkehrsbetriebe, Bürgermeister Kurt Gauly, abgefertigt. Und weiter wird in

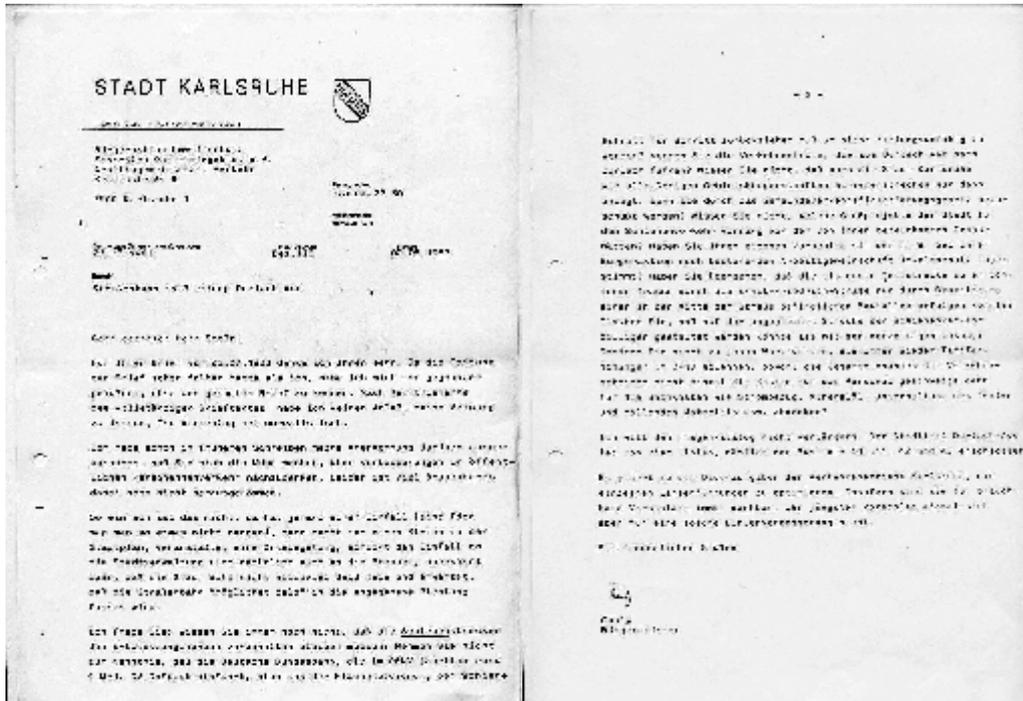


Brief an die Stadtverwaltung – 23.7.1983

diesem Schreiben Altbekanntes der BUZO mitgeteilt: *„Wissen Sie immer noch nicht, daß die Schienenstrecken den Entwicklungsachsen vorbehalten bleiben müssen? Nehmen Sie nicht zur Kenntnis, daß die Deutsche Bundesbahn, die im ÖPNV jährlich rund 4 Mrd. DM Defizit einfährt, sich aus der Flächenbedienung per Schiene Schritt für Schritt zurückziehen muß, um nicht zahlungsunfähig zu werden? ... Haben Sie Ihren eigenen Vorschlag mit der m.W. bei Ihrer Bürgeraktion noch bestehenden Arbeitsgemeinschaft Umweltschutz abgestimmt? Haben Sie übersehen, daß die als erste Teilstrecke zu errichtende Trasse durch die Ernst-Friedrich-Straße nur durch Beseitigung einer in der Mitte der Straße befindlichen Baumallee erfolgen könnte? ... Es gehört zu den Daueraufgaben der Verkehrsbetriebe Karlsruhe, die einzelnen Linienführungen zu optimieren. Insofern sind sie für brauchbare Vorschläge immer dankbar. Ihr jüngster Vorschlag eignet sich aber für eine solche Linienverbesserung nicht.“*

Immerhin, 20 Jahre später wurde der Vorschlag fast bis ins kleinste Detail umgesetzt.

Es war ein langer Weg, der Verfasser wurde Stadtrat der Grünen und konnte natürlich in diesem Amt erfolgreicher für die Bahn werben. Viele Verbündete in der Politik gab es anfangs nicht, möglicherweise lag es daran, dass das Auto das Denken mancher Politiker beherrschte, oder daran, dass die Grünen in den 80iger Jahren noch nicht salonfähig waren, oder an beidem. Als der damalige Vorsitzende der SPD-Durlach auf das Vorhaben angesprochen wurde, antwortete dieser: „Brauchen wir nicht!“ Offener gestalteten sich die Gespräche mit der CDU. Zwischen Grün und Schwarz herrschte bald viel Harmonie, wenn es um die Bahn ging. Man war sich deshalb in vielem schnell einig und ergänzte sich.



### Antwort durch Bürgermeister Gauly – August 1983

So fand es CDU-Stadt- und Ortschaftsrat Wolfram Jäger sinnvoll, dass an der Anschlusskreuzung Ernst-Friedrich-Straße/Pfinztalstraße (Stachus) auch ein Abzweig Richtung Durlach eingebaut werden müsse. Das Beharren Jägers auf diesem Anschluss ermöglicht jetzt die erste eigene Linie für Durlach, die Linie 8!

Allmählich erkannten auch die anderen Parteien, dass sich in Sachen Straßenbahn nach Aue und Wolfartsweier etwas bewegte. Immer noch zurückhaltend, unterstützten jetzt auch die SPD, die eine andere Variante bevorzugte, und die FDP das Vorhaben, sodass die Stadtverwaltung und die Verkehrsbetriebe gar nicht mehr anders konnten als die Planung voranzubringen. Dass den Verantwortlichen



Gleisverlegung in der Reichenbachstraße - Juli 2003

immer wieder Druck gemacht werden musste, war klar. Manchmal wurde der Druck auch parallel ausgeübt, d.h. ein Brief ging an den Oberbürgermeister und zeitgleich ein zweiter an den zuständigen Dezernenten. Die Antworten waren dann auch manchmal vollkommen voneinander abweichend. Im Februar 1989 antwortete der Autor dann dem Oberbürgermeister folgendermaßen:

*...Etwas verwundert bin ich über die Tatsache, dass Ihre Beantwortung inhaltlich in keinsten Weise mit den Antworten Ihres Ersten Bürgermeisters, die ich der Presse vom 2.2. entnahm, übereinstimmt. Während Sie von einer Überlastung der „leitenden Herren der Verkehrsbetriebe“ bei der Planung sprechen und außerdem die angespannte Finanzlage der Stadt erwähnen, wurden anscheinend im Dezernat II und bei den VBK doch eingehendere Untersuchungen angestellt, denn laut Presse „gestalte sich die Suche nach einer guten und auch durchführbaren Lösung sehr langwierig“.*

Wenn dann Grüne und CDU wieder gemeinsam aktiv wurden gab es auch den einen oder anderen Artikel zum Schmunzeln:

## Schwarz-grüne Einigkeit

### Für Straßenbahn nach Wolfartsweier

eile. Die Wende im Gemeinderat? Wie ein zartes Pflänzchen schien gestern unversehens eine schwarz-grüne Koalition zu erblühen. Zumindest in dem sachlichen Anliegen nach Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs sahen sich nämlich die einander ansonsten eher kritisch gesonnenen Fraktionen von CDU und Grüner Liste (GL) einig. In geradezu verblüffender, weilsätzelang gleichlautender Übereinstimmung setzen sich CDU-Stadtrat Wolfram Jäger und die GL im Stadtparlament für eine „Weiterführung der Straßenbahn nach Durlach-Aue und Wolfartsweier“ ein. Der Christdemokrat mit einer Anfrage, die Grünen mit einem Antrag. „Ein von der Straßenbahninfrastruktur vernachlässigter Raum ist die südlich von Durlach verlaufende Entwicklungsachse in Richtung Wolfartsweier“, ließen sie unisono verlauten. Die Lösung des Geheimnisses? Jäger bezog sich dabei auf eine von GL-Stadtrat Gerhard Stolz formulierte Idee aus dem Jahr 1983.

Nun soll das Thema „zu gegebener Zeit im Werkausschuß“ behandelt werden. Dabei ist die Stadtverwaltung „grundsätzlich bereit, die Frage einer Erweiterung des Straßenbahnnetzes in Richtung Durlach-Aue und Wolfartsweier zu prüfen“, wie Erster Bürgermeister Kurt Gauly zusicherte. Jäger und die Grünen hatten darauf hingewiesen, daß bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung auch die „Einsparung von Buskursen in Betracht zu ziehen sei.

Artikel in den BNN – 14.1.1987



So auch die Buslinie 40, die vom Bahnhof Durlach zum Endpunkt Killisfeld verkehrt, und abends und am Wochenende auch Aue-Ost mit der Haltestelle Kärntner Straße bedient. Diese Busverbindung, die 1954 eingerichtet wurde, verband nicht Durlach mit Aue, sondern Aue wurde an die Straßenbahnhaltestelle Auer Straße, bzw. an den Bahnhof Durlach angebunden. Dadurch hatte die Auer Bevölkerung mit ihrer Buslinie einen guten Anschluss an den ÖPNV, aber keine umsteigefreie Verbindung zur Durlacher Innenstadt. Außerdem war die Umsteigesituation am Busbahnhof wegen der langen Wege und der Wartezeiten unattraktiv

Eigentlich lag es auf der Hand Abhilfe zu schaffen. Aber es sollte sehr lange dauern, bis sich am Horizont etwas abzeichnete und die Widerstände in den Reihen der Stadtverwaltung überwunden waren.

Durch eine Änderung der Linienführung der Busse hätte schnell eine Komfortverbesserung für die Fahrgäste erreicht werden können. Natürlich wird jetzt durch die beiden Straßenbahnlinien ein Optimum erreicht, aber ein halbes Jahrhundert waren die Bewohner Aues auf die unzulänglichen Busanbindungen angewiesen. Trotzdem wurde von Verwaltungsseite behauptet, die Busanbindung sei gut. Um bessere Angebote machen zu können, müssten mehr Fahrgäste den Bus nutzen. Außerdem sei mit keiner großen Steigerung zu rechnen. In einer Gemeinderatssitzung vom November 1983 wurden von der Stadtverwaltung unter anderem folgende Gegenargumente vorgebracht:

*... Die Omnibuslinie 40 befördert pro Werktag nur 1300 Fahrgäste. Auch nach Fertigstellung der neuen Baugebiete werden nicht die Größenordnungen erreicht, die einen auch nur einigermaßen wirtschaftlichen Straßenbahnbetrieb gewährleisten. ... Weiter kann wegen der engen Be-*

*bauung in Aue die Straßenbahn nicht das Ortszentrum – so wie heute der Omnibus – erreichen, so dass die Fahrgäste längere Fußwege zu den Haltestellen zurückzulegen hätten. ... Aus den genannten Gründen sehen die Verkehrsbetriebe keine realistische Möglichkeit, die Straßenbahn nach Durlach-Aue zu führen.*

Hätte man diesen Argumenten geglaubt, dann wäre das Kapitel Straßenbahn Aue – Wolfartsweier bereits vor 20 Jahren gestorben. Allein die Fahrgastzahlen mussten auf den Prüfstand, denn ein attraktiveres Angebot und neue Wohngebiete lässt die Fahrgastzahlen steigen. Nicht berücksichtigt wurde von Seiten der Verwaltung auch der sogenannte Schienenbonus. Gerade in Karlsruhe hat man in den vergangenen Jahren immer wieder bei der Umstellung auf die Schiene gute Erfahrungen gemacht. Die Verkehrsbetriebe sind inzwischen optimistischer. Aus Erfahrungen mit anderen Neubaustrecken rechnen sie mit ca. 11000 Fahrgästen.



Linie 2 noch auf Fahrt in Durlach – April 2004

## Widerstände

Der Verfasser hat in seiner langen politischen Tätigkeit als Verkehrsminister leider feststellen müssen, dass es gegen ÖPNV-Projekte leidenschaftlicheren Widerstand gibt als gegen den Neubau von Straßen. So gab es gegen die gleichzeitig gebaute Umgehungsstraße Wolfartsweier kaum Widerstand, die zahlreichen Bäume, die der Trasse weichen mussten und die landwirtschaftlichen Flächen, die zerschnitten wurden, waren anscheinend nicht der Rede wert. Dagegen wurden die der Straßenbahn zum Opfer fallenden Bäume noch mit allen Mitteln verteidigt. Die Befürworter der Bahn, allen voran die Grünen, sollten damit in Gewissensnot gebracht werden

Nicht die Zahl der Gegner ist das Problem, sondern die Verbissenheit, mit der eine Minderheit argumentiert. Oft ist dabei eine sachliche Auseinandersetzung mit dem Abwägen von Vor- und Nachteilen kaum möglich.

Verstärkter Widerstand war aus dem Bereich Säuterich zu spüren, die mögliche Gefährdung der spielenden Kinder stand im Vordergrund. Dieses Problem wurde auch von Bewohnern des Lohn-Lissen-Grünzuges artikuliert.

Die Beeinträchtigung ihrer Produktionsflächen wurde von drei landwirtschaftlichen Betrieben vorgebracht, was die Planungen zwischen Säuterich und Wolfartsweier verzögerte. Es sei angemerkt, dass ein Landwirt folgendermaßen gegen die Straßenbahn argumentierte: *Wir haben Flächen durch den Bau der Wolfartsweierer Umgehungsstraße verloren. Die Straße reicht, wir brauchen keine Straßenbahn.* Das war Widerstand gegen die Bahn und nicht gegen den Autoverkehr. Der gleiche Landwirt befürchtet durch die Kreuzung mit der Südtangente „eine gehörige Brems-

wirkung für den Verkehrsfluß“ und für alle (Autofahrer), die den Schindweg als Verbindung nutzen. So kann nur reden, wer die Bahn nicht nutzt und nicht auf sie angewiesen ist.

Selbstverständlich hatte auch das Straßenbauamt seine Einwendungen. Sie sahen Probleme beim Kreuzen der Bahn mit der Südtangente. Die Forderung nach einem Überwerfungsbauwerk (Brücke oder Tunnel) musste aus Kostengründen zurückgewiesen werden. Ein Kompromiss musste gesucht werden. Leider wurde auf den fließenden Autoverkehr zu große Rücksicht genommen und damit keine saubere Umsteigemöglichkeit zwischen Bus und Bahn geschaffen. Die Umsteigewege kreuzen zum Teil die Südtangente, was die Attraktivität des ÖV stark mindern wird.



Bäume in der Ernst-Friedrich-Straße vor dem Umbau - Januar 2002

Einen größeren Eingriff erforderte die Trasse in der Ernst-Friedrich-Straße. Zahlreiche ausgewachsene Platanen fielen der Säge zum Opfer, obwohl laut Planunterlagen weniger Bäume fallen sollten. Selbstverständlich gab es auch hier Einwendungen.

Im Mittelpunkt bei fast allen Veranstaltungen und Bürgeranhörungen stand der mögliche Verlust von Parkraum. Allerdings konnten durch die Ausweisung neuer Stellplätze die erhitzten Gemüter in der Regel beruhigt werden.

Der Elektrosmog wurde ebenfalls zitiert und damit Ängste geschürt. Allerdings, die Straßenbahn fährt mit Gleichstrom, sodass eine elektrische Induktion nicht gegeben ist.



Kein Elektrosmog dank Gleichspannung – Montage der Oberleitung in  
Wolfartsweier - April 2004

Angst vor Lärm gab es ebenfalls, wenn dann auf die besonders leisen Fahrzeuge und auf die lärmgedämmte Gleistrasse verwiesen wurde, wurden Befürchtungen laut, man könne die Bahn überhören und überfahren werden.

### **Dicke Mehrheit im Ortschaftsrat, trotzdem Ablehnung!**

Ein Patt im Durlacher Ortschaftsrat im Rahmen einer Bürgeranhörung in der Karlsburg am 20. Januar 1994 schien die Bahn zu verhindern. Die Stadtverwaltung legte eine so unglückliche Beschlussempfehlung vor, dass die Straßenbahn abgelehnt wurde, obwohl inzwischen eine dicke Mehrheit für die Bahn war. Die Verwaltung ließ über unterschiedliche Varianten abstimmen und versäumte dabei eine grundsätzliche Abstimmung über die weiteren Planungen.

Dem Autor, der als Gast anwesend war, fiel dabei eine Getränkeflasche zu Boden und ging zu Bruch, was sofort als Wutreaktion, vor allem gegen die eigenen Parteikollegen, gedeutet wurde. Es lag aber keine bewusste Absicht vor!

# Alternativen/Varianten

Ein verbessertes Busangebot hätte Sinn gemacht und wäre mit Sicherheit auch von der Bevölkerung begrüßt und damit auch angenommen worden. Sinnvoll wäre es gewesen, die Buslinie 40 weiter in die Durlacher Innenstadt zu führen. Zumindest bis zur Seboldstraße, dem Beginn der Fußgängerzone. Verkehrstechnisch noch besser und fahrgastfreundlicher wäre die Zusammenlegung der Linie 21 nach Grötzingen mit der Linie 40 gewesen, um diese neue Linie dann durch die Fußgängerzone zu führen. Es muss aber bezweifelt werden, ob diese Fahrstrecke dann auch eine Genehmigung bekommen hätte. Auf jeden Fall ist die jetzige Variante mit der Straßenbahnlinie 8 wesentlich attraktiver.

**Leserbriefe**

**„Straßenbahn nach Aue und Wolfartsweier“  
in Heft 48**

Lieber Gerhard,

Deine Schilderung der Entstehungsgeschichte der neuen Straßenbahnlinie nach Aue und Wolfartsweier begrüße ich sehr. Wahrscheinlich wäre sie sonst in wenigen Monaten nach Inbetriebnahme in Vergessenheit geraten. Die Verdienste der BUZO und der Grünen Liste um das öffentliche Nahverkehr, die Du hervorgehoben hast, sind nachweisbar, die Seitenröhre auf Andersdenkende erfrischend und belebend.

Nur das – sicher unbeabsichtigte – Verschweigen der Rolle des Durlacher Orts-

schaftsrates und die etwas „schmodrig“ Herabsetzung von Alternativplänen beifallen einer Ergänzung.

Der Ortschaftsrat hat sich seit 1989 mehrmals mit diesem Thema beschäftigt. Dabei waren sich alle Parteien einig, daß die Bahn kommen soll. Strittig war lediglich die Trassenführung, besonders durch den Loh-Lissen-Grötzing.

Du schreibst: „Eine SPD-Stadtplanerin versuchte BUZO, Grüne und CDU zu überholen und sollte Alternativtrassen vor, die sich wenig praktikabel erwiesen.“ Und: „Nach über zehn Jahren hat man sich auf die einzig sinnvolle Trasse durch die Ernst-Friedrich-Straße und den Loh-Lissen-Grötzing verständigt.“

Deine Bewertung der Alternativtrasse als „wenig praktikabel“ und der Trasse durch den Loh-Lissen-Grötzing als „einzig sinnvolle“ Trasse wurde und wird auch heute noch von vielen Durlacher Bürgern nicht geteilt. Auch der Ortschaftsrat beantragte bereits im Sommer 1993 eine Alternativuntersuchung für eine Trassenführung durch die westliche Ellenmendinger Straße.

Am 20.1.1994 fand im überfüllten Saal der Karlsburg (einmalig in der Geschichte des Ortschaftsrates) auf Antrag engagierter Bürger eine Bürgeranhörung zu diesem Thema und anschließend die wohl ent-

scheidende (öffentliche) Sitzung des Ortschaftsrates statt. Alle anghörten Bürger sprachen sich vehement gegen die neue Linie, besonders gegen die Trassenführung durch die Ernst-Friedrich-Straße und die Zerschneidung des Loh-Lissen-Gebietes aus.

Nacheingehender Diskussion forderte der Ortschaftsrat auf Antrag der SPD einstimmig die Erhaltung beider Baumröhren in der Ernst-Friedrich-Straße durch eine schonende Trassenführung (notfalls eingetieft).

Der Antrag der SPD auf Trassenführung über die westliche Ellenmendinger Straße statt durch das Loh-Lissen-Gebiet (bei der die Haltestellen nicht verändert werden wären) wurde mit 9 Stimmen (SPD und Grüne) gegen 10 Stimmen (CDU, Unabhängige und Freie Wähler) bei 2 Stimmenthaltungen (FDP) abgelehnt.

Der Antrag der Verwaltung (heutige Trasse) erlitt im Ortschaftsrat (9 Ja-/10 Nein-Stimmen/2 Enthaltungen) das gleiche Schicksal.

**WEBER**

**Bäckerei • Konditorei**

Rolf Weber • Aue • Westmarkstr. 12  
Tel: 0721 / 41678  
Durlach • Pfaffenstraße 12  
Tel: 0721 / 403835

Durch die „Feigheit“ der FDP – ich stehe ausdrücklich zu dieser Wortwahl – war der Ortschaftsrat neutralisiert und die Verwaltung bzw. der Karlsruher Gemeinderat konnte nach eigenem Gutdünken entscheiden.

Nach der Sitzung soll ich mit den Ortschaftsräten der Grünen noch auf ein Bier im Kratz. Sie klagen: „Wenn nachher der Gerhald kommt, können wir etwas erleben.“ – Sie haben recht.

Sei gegrüßt  
Hans-Dieter Schäcker

**Jeder hat eine Lieblingsfarbe. Wir haben alle!**

Unsere neue  
Mikrowaschmaschine  
inkludiert bis zu  
30.000 Farbtönen!

**DÖRRMANN  
FARBTECHNIK**

HERBOLD-STRASSE 11 • 78177 Durlach • Durlach  
Tel: 0721 41678 • Fax: 0721 403835

**Cosmetica**  
Gesichtsbehandlung  
komplett für Sie & Ihre  
e 30,-

**Kennlern-Angebot**

**Heide, Nail**  
Fachschönheits-Technik  
Für- und Stillwerk  
Zurichstraße 4 • Durlach • Telefon 48 23 05

Gesichtsbehandlungen von Kopf bis Fuß  
Tun Sie nach Vereinbarung

Obwohl bereits 1983 die jetzt realisierte Trasse fast bis ins kleinste Detail vorgeschlagen wurde (siehe erster Brief an die Stadtverwaltung von 1983), mussten Varianten untersucht werden. Dies schreibt der Gesetzgeber vor, sonst gibt es keine Zuschüsse. Es wurde aber schnell deutlich, dass alle Varianten gegenüber der jetzt realisierten Trasse schlechter abschneiden würden. Auch die von der SPD-Durlach vorgeschlagene Variante durch die Ellmendinger Straße, um den Grünzug zu schonen, wurde nicht weiter verfolgt, da die Vorteile, auch einer eventuellen zusätzlichen Haltestelle in Höhe der Lissenstraße, mit Fahrzeitverlusten erkaufte hätten werden müssen. Schwierigkeiten hätte auch die Kreuzung mit der Ostmarkstraße bereitet, da diese zu zwei rechtwinkligen Kurven, aus der Ellmendinger Straße kommend, gezwungen hätte.

#### Was man in Durlach so hört .....

Aus gut informierten Kreisen aus dem Dunstkreis des Ortschaftsrates haben wir erfahren, dass die künftige Straßenbahnlinie Durlach-Wolfartsweier nach dem ex MdL und Altstadtrat **Gerhard Stolz** benannt werden soll. Die Linie 8 soll am Einweihungstag, 12.06.2004, **Gaulbähnle** getauft werden.

## Planungsphase

Diese dauerte 18 Jahre! Fairerweise muss gesagt werden, dass die Architekten, Stadt- und Verkehrsplaner keine 18 Jahre benötigten, um die Trasse zu planen und um den Omnibusverkehr neu zu ordnen. Allein zehn Jahre beanspruchte die Politik, um sich darüber klar zu werden, ob man eine Straßenbahn nach Aue und Wolfartsweier überhaupt wollte oder nicht. Erst 1994 fällte der Gemeinderat einen positiven Beschluss für die Bahn.

Geplant wurde heftig. Nicht nur in den Räumen der Verkehrsbetriebe, auch das Institut für Verkehrswesen an der Universität Karlsruhe entwarf Varianten. Immer wieder beschäftigten sich die Mitglieder der AG Verkehr in der BUZO, die eigentlichen Anstifter des Projektes, aber auch befreundete Verkehrsinitiativen, wie der Fahrgastverband Pro Bahn und der Verkehrsclub Deutschland VCD, mit möglichen Trassenvarianten für die Straßenbahn nach Wolfartsweier. Auch die Politik stand nicht abseits. Die Grünen und die CDU wollten die Trasse durch den Lohn-Lissen-Grünzug, suchten aber trotzdem nach Alternativen für eine schonendere Trassenführung. Gefunden wurde aber nichts. Die SPD entwarf eine Linienführung durch die Ellmendinger Straße, was den Grünzug geschont hätte, allerdings auf Kosten einer längeren Fahrzeit. Eine Durlacher Wählerinitiative, die damals im Ortschaftsrat vertreten war, wollte keine Straßenbahn und plädierte für umweltfreundlichere Busse.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens votierte dann der Karlsruher Gemeinderat für die ursprünglich vorgesehene Trasse.

## Bauphase

Am 19. Dezember 2001 gab es für die Befürworter der Bahn ein vorgezogenes Weihnachtsgeschenk. An der Kreuzung Reichenbachstraße/Ellmendinger Straße wurden die ersten symbolischen Erdbebewegungen getätigt: Vertreterin des Landes war Regierungspräsidentin Hämmerle, die Stadt wurde durch Oberbürgermeister Fenrich repräsentiert, die Stadt-, bzw. Ortsteile Durlach, Durlach-Aue und Wolfartsweier wurden durch Ortsvorsteherin Busch für Wolfartsweier und Stadtamtsleiter Altfelix für Durlach und Aue vertreten und natürlich nahmen auch die Verkehrsbetriebe durch ihren Direktor Dr. Ludwig am ersten Spatenstich teil.



Erster Spatenstich - 19.12.2001

Als die Prominenz wieder abrückte, nicht ohne sich im Hotel „Zum blauen Reiter“ nach getaner Arbeit zu stärken, war erst einmal Winterpause angesagt.



Baustellenschild an der Ellmendinger Straße – Januar 2002

Nach Aufstellung der Baustellenschilder ging es dann nach der Winterpause in den Monaten Februar und März 2002 kräftig los mit den weiteren Vorarbeiten. Angesagt waren Strauch- und Baumfällarbeiten, die nicht in den Sommermonaten durchgeführt werden dürfen, hauptsächlich im Lohn-Lissen-Grünzug und in der Ernst-Friedrich-Straße. Aber wer gedacht hatte, bald würden die ersten Schienen verlegt, wurde eines besseren belehrt. Umfangreiche Vorarbeiten waren nötig. So mussten eine Reihe von Versorgungsleitungen verlegt, saniert oder verstärkt werden.



Baumfällarbeiten in der Ernst-Friedrich-Straße - Januar 2002



Neue Straße und neue Parkplätze in der Ernst-Friedrich-Straße - Juli 2002

Auffallend war, dass an verschiedenen Stellen an der Trasse mit den unterschiedlichsten Arbeiten begonnen wurde.

Ein Grund war zum Beispiel, dass beim ersten Spatenstich die Planungen im Bereich Wolfartsweier noch nicht ganz abgeschlossen waren. Die Baumaßnahmen auf Durlacher Gemarkung in der Ernst-Friedrich-Straße und Reichenbachstraße wurden zügig in Angriff genommen, waren dort doch die umfangreichsten Verlegungen von Versorgungsleitungen durchzuführen. Auch der Parkdruck war und ist in diesen Straßen am stärksten, so dass immer nur abschnittsweise gebaut werden konnte.

Einfacher waren die Baumaßnahmen weiter südlich im Lohn-Lissen-Grünzug und parallel zum Säuterich. Es hatte den Anschein als sei dort eine Trasse freigehalten worden. Lediglich ein Wohnhaus musste der Bahn weichen.



Verlegung der Versorgungsleitungen in der Reichenbachstraße - Mai 2002

Schwierigkeiten machte dann der weitere Verlauf zum Zündhüttele, da dort in landwirtschaftliche Betriebe eingegriffen werden musste. Umfangreiche Baumaßnahmen für neue Zufahrten und neue Geräteschuppen waren die Folge.

Die Überquerung der Südtangente machte planerische Schwierigkeiten und wurde erst ganz zum Schluss der gesamten Baumaßnahme realisiert. Der Schlussstein, respektive Schlussnagel, sitzt auf der Südtangente.

Die Kreuzung Pfinztalstraße/Ernst-Friedrich-Straße wurde über einen Zeitraum von fast einem halben Jahr umgebaut. Dabei waren an zwei Wochenenden Anfang des Jahres 2004 der gesamte Bahnverkehr nach Durlach unterbrochen, um die umfangreichen Weichenverbindungen einbauen zu können.



Winterpause im Lohn-Lissen-Grünzug – Januar 2004

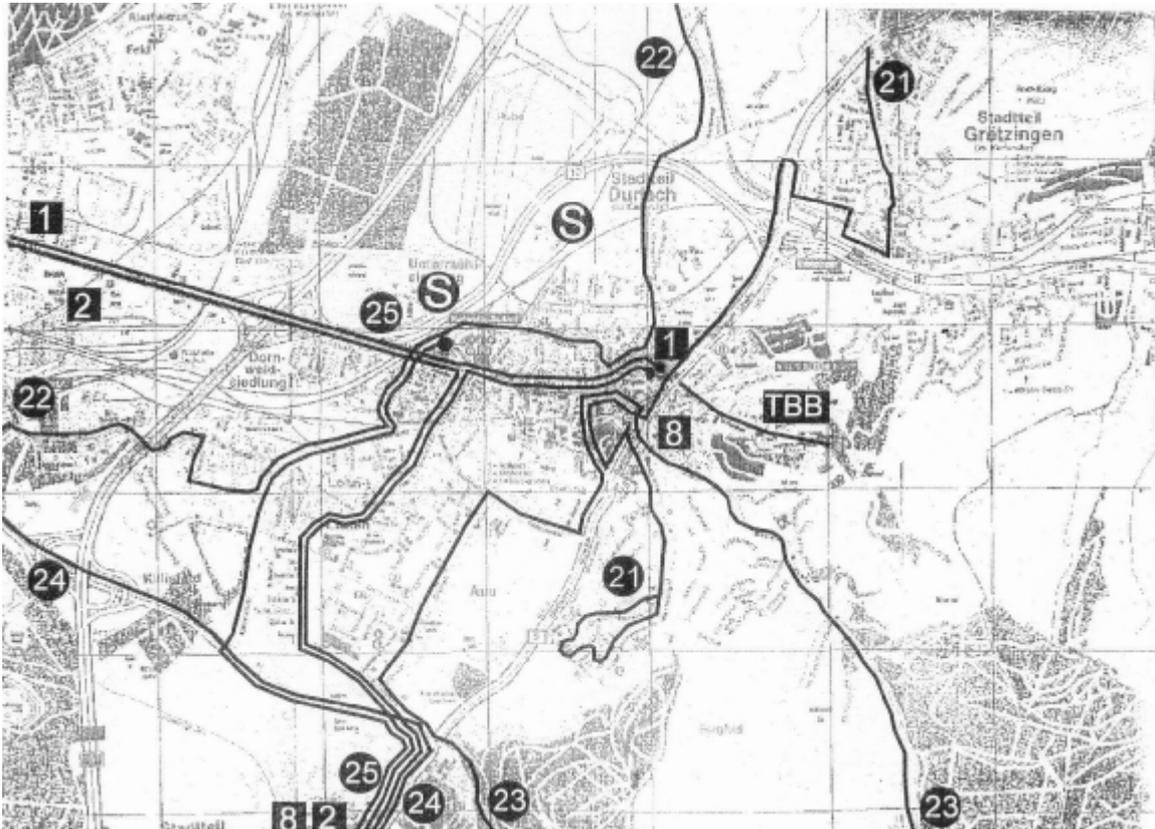
## Verkehrskonzept der Durlacher Grünen

Die Straßenbahn nach Wolfartsweier war auf die Reihe gebracht und jetzt sahen die Durlacher Grünen auch Reformbedarf für ein besseres Bussystem. Nachdem in den vergangenen Jahren vielerorts Stadtbussysteme entstanden, machten sich die Grünen 1998 ans Werk, auch für Durlach ein solches Modell zu entwerfen. Kennzeichen eines Stadtbussystems für Städten mittlerer Größe wie Durlach ist eine sogenannte Rendezvous-haltestelle in der Innenstadt, an der alle Linien zusammenkommen und gegenseitig Anschluss abnehmen. Es stellte sich aber schon bei der Suche nach einer geeigneten Rendezvoushaltestelle heraus, dass nur eine modifizierte Form eines Stadtbussystems entwickelt werden konnte, da keine



Grünes Konzept - Juni 1998

geeignete Stelle für eine vollwertige Rendezvoushaltestelle vorhanden war. Einzig der derzeitige Busbahnhof am Bahnhof Durlach wäre für eine solche zentrale Umsteigestelle in Frage gekommen, allerdings ließ dieser Standort keine sinnvollen Linienführungen der Busse mehr zu. In die Überlegungen einbezogen wurden auch der Schlossplatz und die Pfinztalstraße zwischen Sebold- und Gritznerstraße. Diese Plätze wären aber für die Massierung der Fahrzeuge zu klein gewesen.



Linienvorschlag der Grünen - 1998

Deshalb wurde ein auf die Belange Durlachs angepasstes Stadtbussystem mit einer echten Rendezvous Haltestelle am Zündhüte entwickelt. An einer zweiten Haltestelle am Schlossplatz bestehen gute Anbindungen in alle Richtungen.

Die meisten Buslinien werden im ÖPNV-Konzept der Grünen bis nahe an die Innenstadt herangeführt und auf kurzen Abschnitten sogar durch die Fußgängerzone geführt, so dass die Umsteigezwänge für alle Fahrgäste, die die Durlacher Innenstadt zum Ziel haben, minimiert werden.



Einbau der Anschlussweichen für die Neubaustrecke - Januar 2004

Auch die neue Straßenbahnstrecke durch Aue wird für die Angebotsverbesserung mit einbezogen. Eine neue Straßenbahnlinie 8 verkehrt im 20-Min-Takt zur Haltestelle Durlach-Turmberg und schließt Aue und Wolfartsweier direkt an die Durlacher Innenstadt an.

Die Buslinien erhalten durchweg 20er Nummern, um mehr Übersichtlichkeit zu bekommen.

Die Straßenbahnlinien 1 und 2 bieten weiterhin Verbindungen zur Karlsruher Innenstadt, wobei die Linie 2 über Aue nach Wolfartsweier geführt wird. Der Bahnhof ist mit den Straßenbahnlinien 1, 2 und 8 sowie den Buslinien 22 und 25 direkt erreichbar.

Durch die Zusammenlegung einiger Linien zu Durchmesserlinien, den Bau

der Straßenbahn nach Wolfartsweier und Taktverdichtungen bei der Linie 24 (bisher 47) können die Buslinien 40, 43, 44 und 45 entfallen und damit Betriebskosten eingespart werden, die für einen gleichmäßigen und durchgängigen 20-Min-Takt, auch abends und am Wochenende, ohne wesentliche Einschränkungen, umgeschichtet werden können.

Dieser 20-Min-Takt, der auf allen Linien, außer der im Stundentakt verkehrenden Linie 25 nach Ettlingen, eingeführt wird, ist ein Kernstück des Grünen Konzeptes. Die Fahrpläne sind leicht merkbar und durch die Vereinheitlichung konnte sogar ein Integraler Takt, der die beiden Straßenbahnlinien und alle Buslinien beinhaltet, geschaffen werden.

Tram 8: Wolfartsweier – Aue – Durlach – Durlach-Turmberg

Bus 21: Grötzingen - Durlach Schlossplatz- Geigersberg

Bus 22: Waldstadt – Hagsfeld - Durlach Bahnhof – Industriegebiet  
Killisfeld - Hauptbahnhof

Bus 23: Stupferich - Durlach Schlossplatz – Marstallstraße –  
Rommelstraße - Brühlstraße – Zündhütte - Bergwald –  
Hohenwettersbach

Bus 24: Stupferich – Wolfartsweier – Zündhütte - Hauptbahnhof

Bus 25: Durlach - Ettlingen

Turmbergbahn: verlängert bis zur Endstation und Aufnahme in den Verbund

## Neue Linienführungen des ÖPNV in Durlach

Im März 2004, genau zehn Wochen vor dem geplanten Eröffnungstermin

Freitag, 2. April 2004

### Bahn und Bus

Als Straßenbahnstadt ist Karlsruhe weltbekannt. Nur zu gern wird dabei dem Schienen-Propheten Dieter Ludwig im eigenen Land vorgeworfen, er behandle den Omnibusverkehr stiefmütterlich. Gerade die neuerliche Expansion der Gleisspinne durch die Aue-Bahn bis Wolfartsweier wurde von Bus-Anhängern dabei ins Feld geführt. Die Wirklichkeit holt diese Kritiker nun bald ein: Ab 12. Juni nämlich bringt schon die Tramlinie 2 den Auemern mehr als Ersatz für die dann gestrichene Buslinie 40. Dazu kommen auch noch die Wagen von der für Karlsruhe neuen „Linie 8“. Wobei diese Straßenbahn nicht wie die einst in München vom Weiß Ferdl besungene Tram „ratternd durch die Stadt“ fährt, sondern mit Niederflurtechnik geräuscharm im „Rasengleis“ rollt.

Doch mit diesen jeweiligen Gleis-Anbindungen des Karlsruher Südostens an die Stadtcity und an Durlachs Zentrum ist es eben bei weitem nicht genug. Mit der Zentralstation „Zündhüte“ bedienen die Verkehrsbetriebe künftig ein ausgefeiltes Busnetz für Durlach und die Bergdörfer. Endlich scheint das Betriebskonzept dort optimiert. Ein durchgängiger 20-Minuten-Takt auf allen Linien – dazu in den Hauptverkehrszeiten weitgehend auf ein Zehn-Minuten-Angebot verdichtet – bringt nun auch den Bürgern in den Höhenstadtteilen eine attraktive Anbindung. Dazu wird eine exakte Abstimmung auf die Umsteigeanschlüsse versprochen. Trotz der akuten Finanzierungskrise bei Investitionen im ÖPNV wagen es die VBK, das Busnetz engmaschiger und in neuer Qualität zu stricken. Nur ein starker Zulauf der Bürger auf die neuen Bahn- und Buslinien kann dies (be)lohnern. Das System Ludwig zündet nun also auch eine Bus-Offensive. Nur Träumer mögen bedauern, dass damit eine Straßenbahnringlinie über Stupferich und Wettersbach ein Wolkenkuckucksheim

BNN-Kommentar - 2.4.04

der Straßenbahn nach Wolfartsweier, legen die Verkehrsbetriebe ihr eigenes Linienkonzept für Durlach und Umgebung vor. „Es gibt eine wesentliche Verbesserung für die Höhenstadtteile“, so der Chef der Verkehrsbetriebe, Dieter Ludwig. Und auch die BNN zeigen sich erfreut: „Auch Durlachs Zentrum und damit die Geschäftsleute profitieren von der ÖPNV-Reform“ und weiter ist in der Presse zu lesen: „Als Straßenbahnstadt ist Karlsruhe weltbekannt. Nur zu gern wird dabei dem Schienen-Propheten Dieter Ludwig im eigenen Land vorgeworfen, er behandle den Omnibusverkehr stiefmütterlich. Gerade die neuerliche Expansion der Gleisspinne durch die Aue-Bahn bis Wolfartsweier wurde von Bus-Anhängern dabei ins Feld geführt. Die Wirklichkeit holt diese Kritiker nun bald ein: ... Mit der Zentralstation >Zündhüte< bedienen die Verkehrsbetriebe künftig ein ausgefeiltes Busnetz für Durlach und die Bergdörfer. Endlich scheint das Betriebs-

konzept dort optimiert. Ein durchgängiger 20-Minuten-Takt auf allen Linien – dazu in den Hauptverkehrszeiten weitgehend auf ein 10-Minuten-Angebot verdichtet – bringt nun auch den Bürgern in den Höhenstadtteilen eine attraktive Anbindung. ...“

## Mit der „Linie 8“ erhält Durlach seine eigene Tram

### Neues Bus-Konzept bringt auch Sanierung der Weysser-Straße

Von unserem Redaktionsmitglied  
Michael Nüchel

Am 12. Juni wird die Straßenbahn von Durlache über Aue nach Wolfartsweier eröffnet – und damit tritt auch das neue Buskonzept für die ehemalige Markgrafenstadt und die Höhenstadtteile in Kraft. Ralf Messerschmidt von den Karlsruher Verkehrsbetrieben (VBK) stellte es in der jüngsten Sitzung des Durlacher Ortschaftsrates vor – und erhielt dafür überwiegend Lob von den Parteienvertretern.

„Aue wird an die City angeschlossen, das Linienangebot nahezu verdoppelt“, beurteilte Ralf Köster von Bündnis 90/Die Grünen das neue Schienenzeitalter. So sahen das auch die anderen Fraktionen. Sie waren sich jedoch auch über den einzigen Nachteil des neuen Fahrplans einig. Und den brachte stellvertretend für alle anderen CDU-Fraktionschef Wolfram Jäger auf den Punkt: „Killisfeld wird abgehängt.“

Das räumte auch Ralf Messerschmidt ein. Er rechnet den Durlachern aber auch vor, dass die wenigen Bewohner in Killisfeld das bisherige Busangebot kaum wahrgenommen hätten. SPD und Grüne machten sich für ein Nachttaxi in den „abgehängten“ Stadtteil stark, kamen damit aber nicht durch.

Und da ist ja noch die neue „Linie 8“, die nur

zwischen Durlach und Wolfartsweier pendelt. „Durlach ist der einzige Karlsruher Stadtteil, der eine eigene Linie hat“, hob Ralf Messerschmidt vor dem Ortschaftsrat hervor. Nur, warum die Durlacher Straßenbahn ausgerechnet die „Linie 8“ ist, wo es doch keine „Linie 7“ gibt, das wusste der VBK-Mann auch nicht so genau. Vielleicht schauen die VBK-Planer in der Tullastraße öfter mal auf und in die „Linie 8“, mutmaßten Zuhörer im Rathaus. Das ist eine Kneipe in der Tullastraße.

Dem neuen Straßenbahn- und Buskonzept jedenfalls haben die Durlacher auch die Sanierung der Karl-Weysser-Straße zu verdanken (siehe auch: „Niegelnagelneu“, Seite 13). Der Chef des Tiefbauamtes, Martin Kirsch, erläuterte dem Ortschaftsrat, was dort alles gemacht werden soll, damit die Buslinien 21 und 26 durchfahren können, „ohne dass bei den Anwohnern die Kaffeetassen aus den Schränken fallen“.

Die Nachmittagsbetreuung der Schloss-Schule wird künftig von der Stadt mit einem Personalkostenzuschuss von 50 Prozent unterstützt. Nachdem die Stadt keinen Bedarf für eine Nachmittagsbetreuung ausgemacht hatte, wurde diese von einer Elterninitiative organisiert. Zurzeit werden neun Schüler betreut. Mit dem Zuschuss ist die Betreuung der anderen Schulen gleichgestellt.

In einer Sitzung des Ortschaftsrats Durlach tauchte die Frage auf, warum denn die neue Linie Durlach – Wolfartweier die Liniennummer 8 bekäme, da doch die jetzigen Nummern nur bis zur Linie 6 gingen. Auch der Vertreter der Verkehrsbetriebe wusste keine Antwort.

Die Lösung:

Die VBK orientierten sich anscheinend am Grünen Konzept und da ist diese Linie die Tram 8.

Die Grünen freuts!



Durch Straßenbahn ersetzt: Linie 40, Haltestelle Leußerstraße – April 2004



Wendeschleife Wolfartsweier Nord - September 2003

## Und wie sieht nun das kommende ÖPNV-Netz aus?

Tram 1 (10-Min-Takt) fährt unverändert bis Turmberg.

Tram 2 (10-Min-Takt) verkehrt künftig nach Wolfartsweier.

Tram 8 (nur werktags, 20-Min-Takt) verkehrt zwischen Turmberg und Wolfartsweier.

Bus 21 (20-Min-Takt) Grötzingen- Durlach-Schloßplatz – Stupferich

Bus 22 (20-Min-Takt) Grötzingen – Turmberg

Bus 24 (20-Min-Takt) Bergwald – Hohenwettersbach – Brühlstraße – Schlossplatz

Bus 26 (20-Min-Takt) Geigersberg – Schlossplatz

Bus 27 (nur Hauptverkehrszeit, 20-Min-Takt) Palmbach – Zündhüte – Schlossplatz

Bus 42 (nur werktags, 20-Min-Takt) Durlach Bhf. – Killisfeld – Gottesauer Platz

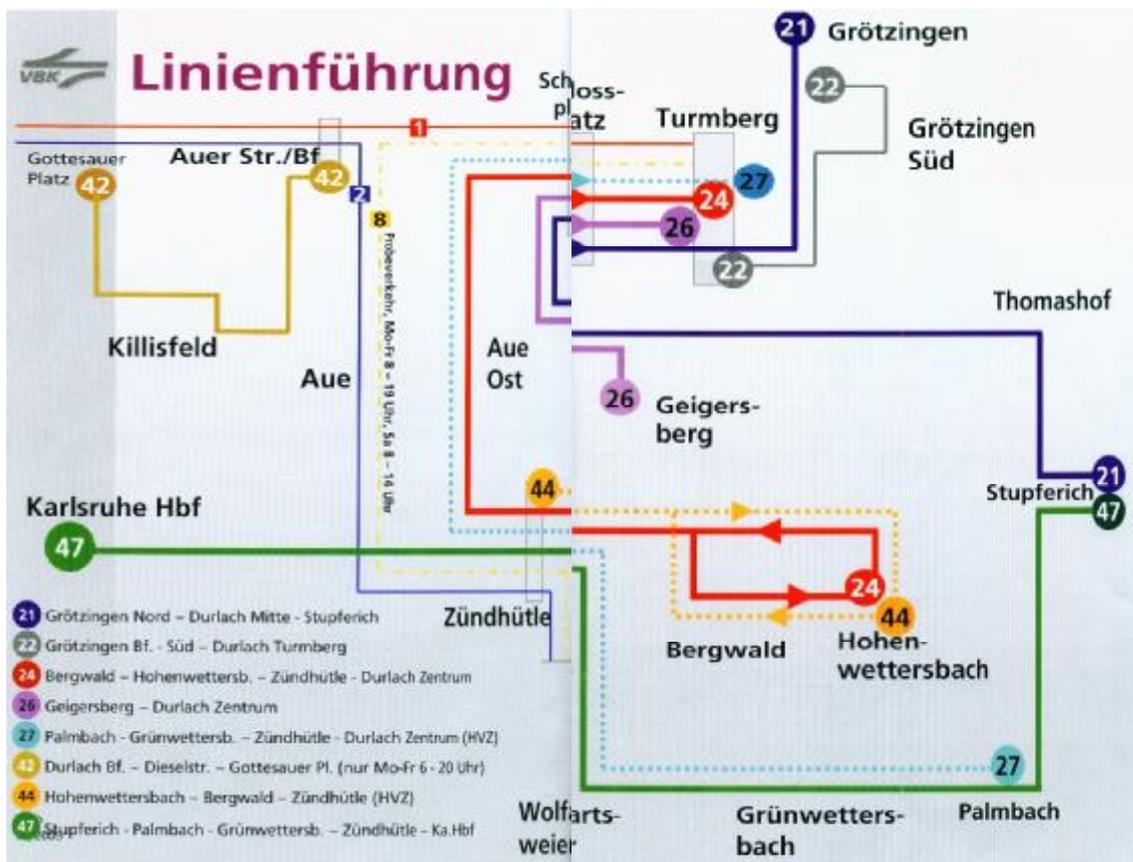
Bus 44 (nur Hauptverkehrszeit, 20-Min-Takt) Hohenwettersbach – Bergwald - Zündhüte

Bus 47 (20-Min-Takt) Stupferich – Wolfartweier, Zündhüte - Hauptbahnhof.

Wer genau vergleicht, stellt fest, dass die Anregung der Grünen von 1998 fast ausnahmslos übernommen wurden. Kleine Änderungen ergaben sich durch andere Liniennummern und die im Grünen Konzept konsequenter geplanten Bus-Durchmesserlinien. Dadurch hätte die Bedeutung der zentralen Haltestelle Schlossplatz noch zugenommen. Leider konnten sich die Verkehrsbetriebe gegenüber der Straßenverkehrsbehörde nicht durchsetzen. Es war nicht möglich im Bereich Schlossplatz den entsprechenden

Platz zur Verfügung zu stellen. Parkplätze sind manchen Stadtplanern einfach wichtiger!

Trotzdem, die Busse verkehren über den Schlossplatz und bieten damit einen Anschluss an die Durlacher Innenstadt. Sehr erfreulich ist auch die durchgehende Einführung des 20-Minuten-Taktes, der endlich einheitlich und deshalb auch besser merkbar ist. Ein Novum für Durlach ist die neue Straßenbahnlinie 8, die erste eigene Straßenbahnlinie der alten Markgrafenstadt. Sie verkehrt nicht nach Karlsruhe, wie alle übrigen Straßenbahnlinien der Verkehrsbetriebe, sondern sie verbindet Durlach mit seinem ehemaligen Stadtteil Durlach-Aue und mit Wolfartsweier. Die Linie 8 verkehrt durchgehend im 20-Minuten-Takt. Leider nicht an Sonn- und Feiertagen und nicht nach 20 Uhr!



Neues Netz ab 12. Juni 2004

## Weitere wünschenswerte Projekte

Es ist still geworden um weitere ÖPNV-Projekte, die in den 80iger und 90iger Jahren angedacht und diskutiert wurden.

Da gab es Überlegungen die Straßenbahn von der Haltestelle Turmberg durch die Grötzinger Straße oder alternativ dazu durch die Alte Weingartner Straße mindestens bis zum Bahnhof Grötzingen zu verlängern. Dies würde die Attraktivität des ÖPNV weiter steigern und die Anbindung Dur-lachs vom Pfinztal und von Grötzingen verbessern.

Grötzingen-Nord sollte durch eine Schleife der S-Bahn Richtung Bruchsal erschlossen werden. Dieses Projekt schlummert genauso in der Schublade wie das Projekt einer zentralen Erschließung Weingartens mit der gleichen S-Bahn-Linie.

Auch die Turmbergbahn hätte einen deutlichen Attraktivitätsschub zu verzeichnen, würde sie, wie auch schon mehrfach diskutiert, bis zur Haltestelle Turmberg verlängert. Derzeit führt sie ein etwas verträumtes Schattendasein für den Ausflugsverkehr. Bei einer Verlängerung wäre sie mit dem übrigen ÖPNV-Netz verknüpft und könnte den Bewohnern im Bereich der jetzigen Talstation als ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen. Die Trasse in der Bergbahnstraße steht übrigens schon zur Verfügung. Beim Bau der ersten „Drahtseilbahn“ 1885 wurde bereits eine Freihaltetrasse angelegt.



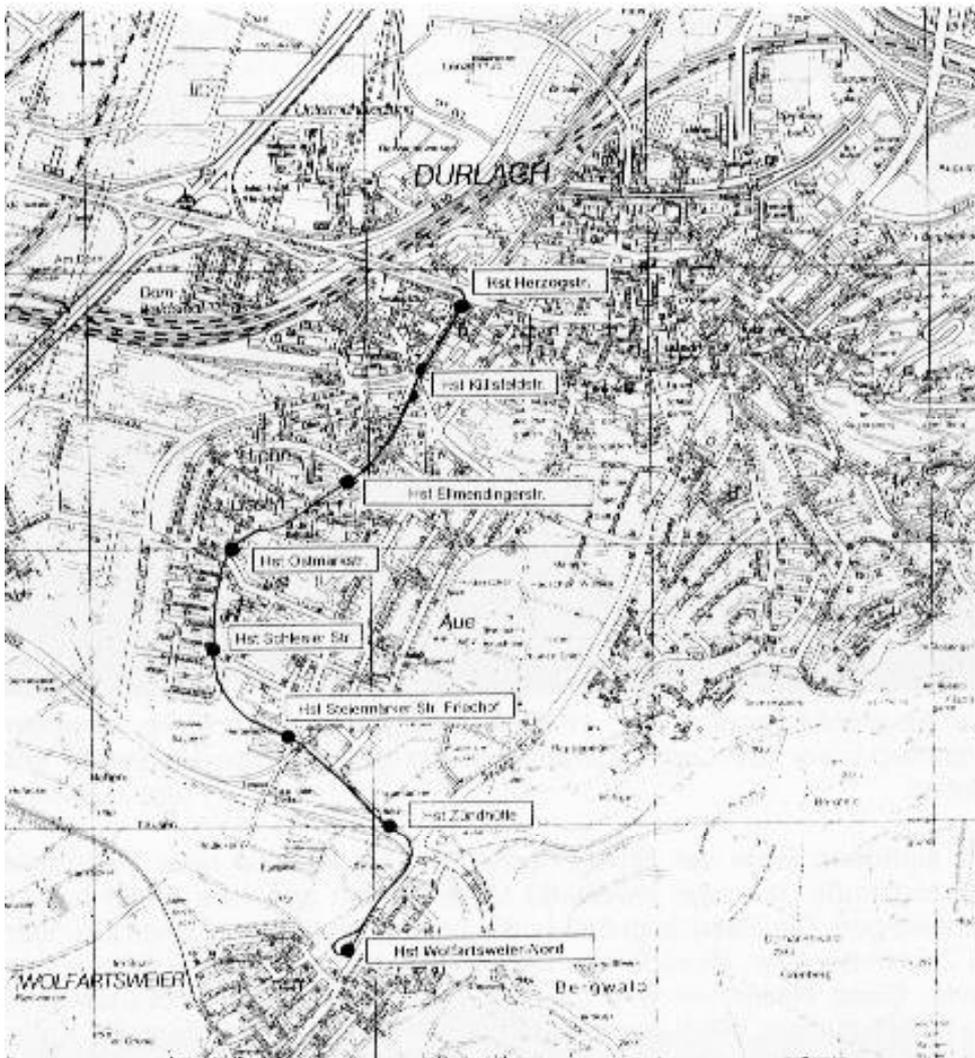
Turmbergbahn ca. 1912 und heute

Vielleicht werden in Zukunft auch Stimmen noch lauter, die eine Verlängerung der jetzt fertiggestellten neuen Straßenbahntrasse nach Wolfartsweier-Mitte oder gar zu den Höhenstadtteilen fordern?

Interessante Planungsvarianten wurden bereits von Vertretern der Verkehrsinitiativen diskutiert.

## Die Neubaustrecke

Die neue Trasse führt vom Abzweig an der 'Auer Straße' über die Haltestellen „Gritznerstraße“, „Killisfeldstraße“, „Ellmendinger Straße“, „Ostmarkstraße“, „Schlesier Straße (West)“, „Steiermärker Straße“ und „Zündhüte“ nach „Wolfartsweier Nord“. Eine spätere Verlängerung bis ins Zentrum von Wolfartsweier ist möglich. Einige Stimmen waren zu hören, man möge doch über eine Verlängerung in die Höhenstadtteile nachdenken.



Neubaustrecke - der Strich auf dem Stadtplan so BM Gauly

Unmittelbar nach dem Abzweig in die Ernst-Friedrich-Straße liegt die Haltestelle Gritznerstraße, die auf den Planunterlagen noch Herzogstraße heißt. Danach führt die Trasse auf der ehemaligen Hauptbahntrasse östlich der Fahrbahnen. Die Gleise liegen nicht in Mittellage, um möglichst viele Stellplätze zu erhalten. Aus diesem Grunde musste auch eine Baumreihe der dort vorhandenen Platanen der Säge zum Opfer fallen. Durch Neupflanzung konnte sie weitgehend wieder hergestellt werden. Die Gleise werden im Rasenbett verlegt. Auf eigenem Gleiskörper, ebenfalls Rasengleis, führt die neue Tramstrecke dann durch die Reichenbachstraße bis zur Haltestelle Ellmendinger Straße. Dort beginnt die Durchfahrung des Grünzuges Lohn-Lissen. Durch Verschwenkung konnte eine Durchschneidung minimiert werden. Trotzdem musste ein Spielplatz neu angelegt werden. Weiter geht es dann parallel zum Wohngebiet Säuterich, wo zwei neue Spielplätze angelegt wurden, vorbei am Friedhof Aue bis zur Haltestelle Steiermärker Straße. Dort wird der südöstlichste Rand Aues bedient. Mit einer engen Verschwenkung, als Tribut an den Autoverkehr, überquert die Trasse die Südtangente, um unmittelbar danach die Haltestelle Zündhütele zu erreichen. Als wichtige Umsteigestelle ist es bedauerlich, dass in dieser Haltestelle Omnibus und Straßenbahn durch die Südtangente getrennt wird. Auch dies wiederum nur, um den Autoverkehr nicht zu behindern. Dass die Fahrgäste gravierende Nachteile in Kauf nehmen müssen, vielleicht sogar gefährdet werden, ist anscheinend von geringerer Wichtigkeit. Nach Verlassen der Station Zündhütele wird nach einer Rechtskurve und einer Fahrstrecke von ca. 500 m die Endhaltestelle Wolfartsweier Nord erreicht.



Neue Bäume und Rasengleis in der Ernst-Friedrich-Straße – April 2004



Blick aus dem Schleifwagen, Haltestelle Killisfeldstraße – April 2004

## Daten zur Neubaustrecke

|                                 |   |
|---------------------------------|---|
| Länge der Trasse:               | 3,5 km, durchgehend zweigleisig                         |
| Kosten:                         | ca. 30 Millionen Euro<br>davon 85% Bund und Land (GVFG) |
| Bauzeit:                        | 2,5 Jahre   |
| Planungszeit:                   | ca. 18 Jahre  |
| Anzahl der Haltestellen:        | 8   |
| Fahrzeit auf der Neubaustrecke: | 8 Minuten   |
| Verknüpfungspunkte:             | (H) Zündhütte,<br>(H) Auer Straße/Bahnhof Durlach       |



Linie 8 vor der offiziellen Eröffnung auf Sonderfahrt am 4.6.04

