

aufzunehmen, weil unter Lärm und Abgasen Besucher der Stadt und insbesondere die Anwohner leiden und um die Trennung der Stadt zu überwinden.

Wird, wie derzeit noch offiziell geplant ist, der Tunnel zuerst gebaut, ist eine Verbesserung der Kriegsstraßen-Situation erst in ca. 20 Jahren zu erwarten!

Durch die Kombilösung wurde anerkannt, dass auch die Kriegsstraße für Entlastungsmaßnahmen im Bahnverkehr genutzt werden kann! Warum also nicht diese zuerst?

### **3. Stufe bis 2015: Maßgeschneiderter Tunnel**

**Der VCD schlägt vor, über den Tunnel als letzten Schritt zu entscheiden, warum erst so spät?** Es gibt viele Gründe, die Schritte in die Zukunft mit Bedacht zu wählen:

- Lärmschutz, Leistungsanpassung an ECE, städtebauliche Aufwertung etc. in der Kriegsstraße kämen sonst erst in 20 Jahren, sehr spät, womöglich zu spät.  
**Bei weiter steigendem Autoverkehr wird die Bauphase immer kritischer, je später der Umbau erfolgt!**
- Es können so Haltestellen an anderen Stellen geprüft werden, die weniger Baustellen in der sensiblen Kaiserstraße erfordern und zusätzliche Erschließungswirkungen haben (z.B. Uni und FH) und es können Rampen an anderen Stellen geprüft werden, die ein flexibleres Liniennetz ermöglichen und an städtebaulich weniger kritischen Stellen liegen. Ein schonender Umgang mit der City! Und mit alternativen Tunnel ist vom preiswerten Minimaltunnel zum modularen Stadtbahntunnel alles möglich.
- Die Gefährdung des Einzelhandels auf der Kaiserstraße durch Baustellen kurz nach Eröffnung von ECE, ein äußerst ungünstiges Timing. Stattdessen kann sich, wenn die Kriegsstraße zuerst gebaut wird, im Kern der neuen City der gerade ab 2005 städtebaulich und wirtschaftlich **sehr** wichtige Umstrukturierungsprozess organisch entwickeln.
- Nahverkehr hat der Stadtentwicklung zu folgen, nicht umgekehrt. Dieses Argument war gegen die Kriegsstraße oft zu hören, es gilt aber genauso für den Tunnel. Womöglich stärken wir falsche Achsen durch einen Tunnel.
- Während des Tunnelbaus stünde mit der Kriegsstraße eine leistungsfähige Umfahrung zur Verfügung, die den Bau des Tunnels effizienter gestalten kann.
- Dass eine Kriegsstraße das Schienennetz ergänzt, ist unbestritten. Die Investitionen dort sind deswegen und wegen der Erfordernisse des MIV und der Anwohner auf jeden Fall gerechtfertigt und vordringlich. **Die Bürger erwarten hier ein mindestens genauso schnelles Handeln wie bei der Entlastung der Kaiserstraße.** „Bahnhof“ ist dagegen „nur“ ein wünschenswertes Extra, aber nach einer Entlastung längst nicht so dringend wie andere Maßnahmen.
- Und es gibt keinen Grund zur Eile beim Tunnel, denn die Maßnahmen der ersten Stufe geben schon eine kleine, aber schnelle Entlastung und die Kriegsstraße entlastet weiter. Das so entstehende Netz ist flexibler und kann sich an Veränderungen wie die „neue City“ anpassen.

Die gewonnene Zeit gibt uns Luft, um eine verkehrlich und städtebaulich wirklich **gelingene** und auf Karlsruhe zugeschnittene Lösung zu finden, die ihren Preis wert ist.

# **VCD-3-Stufen-Konzept für die City 2015:**

## **Karlsruhes Zukunft Stufe um Stufe im Konsens mit den Bürgern**

### **Kurzfassung und Presseinformation**

Die Zukunft der Karlsruher City und damit der gesamten Stadt steht vor einer Schlüsselentscheidung. Den Weg, der nun folgt und der unabdingbar beschritten werden muss, kann man *erfolgreich* nur *gemeinsam* mit einer *großen* Mehrheit von Bürgern begehen.

Vielen Bürgern ist es ein sehr wichtiges Anliegen, bahnhofsfrei zu flanieren. Vielen Bürgern ist aber der Verbleib von oberirdischen Bahnen in der Fußgängerzone sehr wichtig und sie akzeptieren den Tunnel nur als Entlastung. Viele Bürger wollen aber wegen der Bauzeit, Kosten etc. vollständig auf den Tunnel verzichten.

Der VCD schlägt ein Stufenkonzept vor, das es erlaubt, die Zukunft Karlsruhes schrittweise und gemeinsam mit dem Bürger zu gestalten. Durch die vorgeschlagene Entzerrung der Entscheidungen besteht die wichtige Chance, nicht alles von der Frage „U-Strab ja oder nein?“ abhängig zu machen, und so langfristig und Schritt für Schritt einen Konsens zu erreichen. Karlsruhe braucht diese Einigkeit, um als attraktives Oberzentrum unserer Region und darüber hinaus bestehen zu können.

## **1. Stufe bis 2005: Fit für den Wandel**

### **• Die City wird renoviert und konkurrenzfähig gemacht für die Erweiterung**

Karlsruhes Fußgängerzone soll nicht mehr attraktiv sein. In der Tat: schadhaftes Pflaster hier, blätternde Farbe dort. **Sie ist in die Jahre gekommen.** Statt auf ECE mit Baustellen zu antworten, muss die Fußgängerzone renoviert oder gar **zukunftsweisend** ganz neu gestaltet werden, wie in anderen Städten mit ähnlich alter Fußgängerzone.

Nur so kann die Kaiserstraße künftig mit ECE erfolgreich konkurrieren!

Ebenso dringlich ist die Aufwertung der Verbindungen zwischen ECE und Kaiserstraße. Besonders dem Friedrichsplatz fällt unseres Erachtens eine Schlüsselrolle zu.

### **• Erste Sofortmaßnahmen für eine Entlastung**

**Die Bürger klagen schon heute über die vielen langen Bahnen und haben Sofortmaßnahmen verdient, anstatt bis 2011 warten zu müssen!**

Der VCD schlägt eine Reorganisation der Stadtbahnlinien vor: Den Zweisystem-Stadtbahnen (S3, S4, S5) ermöglicht am Hauptbahnhof eine zweite Rampe, von der Karlstraße in Richtung Durlach fahren zu können. Bei den Einsystem-Stadtbahnen (S1, S2) können die Doppelzüge, die im Zentrum der Kritik stehen, in zwei separate Linien aufgeteilt werden. Fahren diese Linien verschiedene Ziele an, entsteht so durch zusätzliche Direktverbindungen und einem dichteren Takt ein Komfortgewinn.

Beide Maßnahmen entlasten den Abschnitt Europaplatz-Marktplatz um je eine Linie. Außerdem fahren auf diesem wichtigen Abschnitt dann keine langen Züge mehr.

## **2. Stufe bis 2010: Offensive City-Süd**

### **• Die Kriegsstraße wird bürgerfreundlicher und leistungsfähiger umgestaltet:**

Für die Notwendigkeit dieses Wandels in der Kriegsstraße gibt es einen breiten Konsens. Eine andere Kriegsstraße ist notwendig, um den Mehrverkehr z.B. durch ECE