

Literaturverzeichnis

- [1] KÄFER et al., Straßenbahn 2000, VCÖ Verkehrsclub Österreich, Wissenschaft und Verkehr Nr. 3/1994, S. 17 ff.
- [2] wie [1], S. 21
- [3] KLIMA-BÜNDNIS (Hg.), Klimaschutz durch Verkehrsvermeidung, Klima-Bündnis-Texte 2, Frankfurt a.M. 1994, S. 183
- [4] SCHAECHTERLE, K., Generalverkehrsplan Heidelberg 1970
- [5] STADT HEIDELBERG, Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg 1994
- [6] Schaufler zum Thema Straßenbahnlinien, Rhein-Neckar-Zeitung vom 15.5.96
- [7] BASTEN, R. und JEANMAIRE, C., Heidelberger Strassenbahnen, Archiv Nr. 53, Verlag Eisenbahn, Villigen/Schweiz 1986, S. 6 ff., S. 30
- [8] wie [6], S. 33
- [9] STADT HEIDELBERG, Amt für Öffentlichkeitsarbeit (Hg.), Bürgerforum 2, Städtische Publikationsreihe Heft 2, April 1973, S. 9
- [10] wie [6], S. 27
- [11] wie [6], S. 22, 28
- [12] WOLFF, G. und MENGES, H.-D., Deutsche Klein- und Privatbahnen, Band 2: Baden, EK-Verlag, Freiburg 1992, S. 124
- [13] Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg, "Verkehrsströme", Wintersemester 1990/91
- [14] UPI Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg e.V., Ergebnisse der Fahrgastzählungen der HSB im Bereich Neuenheimer Feld im Februar 1994
- [15] SCHMIDT, M., ifeu-Institut für Energie und Umweltforschung Heidelberg GmbH, Handlungsorientiertes kommunales Konzept zur Reduktion von klimarelevanten Spurengasen für die Stadt Heidelberg, Endbericht Juli 1992
- [16] Ingenieurbüro D. Uderstädt, Zusammenfassung der schwingungstechnischen Gutachten Teil 1 - 3, April 1994
- [17] Aus dem Gemeinderat, Heidelberger Stadtblatt vom 20.6.96
- [18] Kirchheim 1225-Jahr-Feier, Wochen-Kurier vom 25.6.92
- [19] wie [6], S. 54, 13, 32
- [20] Klares Ja zur Trasse durch Kirchheim, Rhein-Neckar-Zeitung vom 27.7.96
- [21] wie [6], S. 11
- [22] wie [5], Realisierungsphase IV, S. 13
- [23] wie [6], S. 11, 32
- [24] Geschafft: Das HSB-Gleis kann erneuert werden, Rhein-Neckar-Zeitung vom 13.7.96
- [25] Mit der Linie 3 wieder bis Wiesloch, Rhein-Neckar-Zeitung vom 25.1.95
- [26] wie [6], S. 11, 12, 18, 32
- [27] wie [11], S. 400 ff.
- [28] SCHMIDT, M., ifeu-Institut für Energie und Umweltforschung Heidelberg GmbH, Maßnahmen und Maßnahmenkombinationen für eine Planfall 3 zum Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg, Januar 1993
- [29] Sandhausen: Heftiger Flirt mit der Straßenbahn, Rhein-Neckar-Zeitung vom 27.2.96
- [30] wie [6], S. 53 ff.
- [31] wie [11], S. 106
- [32] wie [6], S. 19, 20, 32
- [33] GEHRMANN, P., ÖPNV-Konzept Plankstadt, Darmstadt 1991, S. 78 ff.
- [34] wie [11], S. 104
- [35] wie [6], S. 19
- [36] wie [6], S. 30
- [37] Stimmen aus dem Gemeinderat, SPD, Integriertes Bedienungskonzept Wieblingen, STADTBLATT Nr. 31, 1.8.96
- [38] wie [5], S. 12
- [39] wie [6], S. 10, 11, 30
- [40] wie [6], S. 16
- [41] S-Bahn Rhein-Neckar bekommt gute Noten, Mannheimer Morgen vom 28.6.96
- [42] Neckarbrücken-Planung vor dem Abschluß, Mannheimer Morgen vom 29.2.96
- [43] wie [11], S. 113, 114
- [44] BUND, Ortsgruppe Ladenburg, Arbeitskreis Stadtökologie, Gedanken zur Verbesserung der Anbindung Ladenburgs an den Öffentlichen Personennahverkehr, 1993, sowie Schreiben vom 7.10.96
- [45] BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Regionales Nahverkehrskonzept 2005, Mauer 1996

Bahn und Bus fahren könnte so schön sein ...

So macht Bahn fahren Spaß: Sie können die Zeit nach Belieben nutzen, arbeiten, entspannen, die Landschaft erleben, nette Leute kennenlernen. Bahn fahren spart Zeit, schont Umwelt und Nerven. Und am Bahnhof warten Straßenbahn und Bus, um Sie fast bis vor die Haustür zu bringen. In einem dichten Liniennetz mit aufeinander abgestimmten Anschlüssen, vom frühen Morgen bis spät in die Nacht, und mit modernen und bequemen Fahrzeugen werden öffentliche Verkehrsmittel zu einer umfassenden Mobilitätsdienstleistung.

... doch ein besserer ÖV kommt nicht von alleine

Die Bereitschaft, mit Bahn und Bus zu fahren, ist groß. Doch der öffentliche Verkehr muß von der Politik stärker gefördert werden, damit die Qualität steigt. Investitionen sind nötig, damit der öffentliche Verkehr attraktiver wird und damit Kapazitätsengpässe beseitigt werden. Dazu brauchen wir eine starke Lobby, die den Politikern sagt, was wir Fahrgäste wollen.

PRO BAHN setzt sich für die Fahrgäste ein

PRO BAHN ist der gemeinnützige Verbraucherverband für die Fahrgäste der öffentlichen Verkehrsmittel. Er setzt sich für einen umfassenden Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs ein und fördert die Benutzung der bestehenden Angebote.

PRO BAHN arbeitet mit Politikern, Behörden und Verkehrsunternehmen zusammen und berät sie im Sinne der Fahrgäste. Ihre Vorschläge und Wünsche nehmen wir gerne auf und leiten sie weiter.

Die PRO BAHN Zeitung informiert über Politik, Tarife, Technik und Tourismus aus der Sicht der Fahrgäste. Sie erreicht nicht nur die Mitglieder, sondern auch Politiker, Verwaltungen und Entscheidungsträger.

Werden auch Sie Mitglied bei PRO BAHN!

Bitte kopieren/ausschneiden und einsenden an:

PRO BAHN Landesverband Baden-Württemberg, Linkstraße 36, 73230 Kirchheim

- Ich bitte um weitere Informationen.
- Ich möchte Mitglied von PRO BAHN werden:

Unsere Mitgliedsbeiträge:

- Einzelmitglied (48 DM jährlich)
- Ermäßigter Beitrag (36 DM jährlich, bitte Bescheinigung beifügen)
- Familienmitgliedschaft (60 DM jährlich)
- Fördermitglied (Unternehmen, Institutionen, Kommunen, Beitrag nach Vereinbarung)

Name, Vorname

Straße

PLZ, Ort

Weitere Familienmitglieder

Telefon, Beruf (freiwillige Angaben)

Datum, Unterschrift

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Innovative Stadtgestaltung



Unsere Konstruktionen basieren auf einem Baukastensystem, dessen Grundlage Aluminiumstrangpreßprofile sind.

Ihre Vorteile:

- Variabilität, höchste Produktqualität
- kundenspezifische Lösungen von der Beratung bis Montage

Das patentierte Profil-System läßt unzählige Gestaltungsmöglichkeiten zu. Unsere Produkte lassen sich in jedes Umfeld integrieren.

Funktionalität und hohe Design-Qualität zeichnen die Produkte aus:

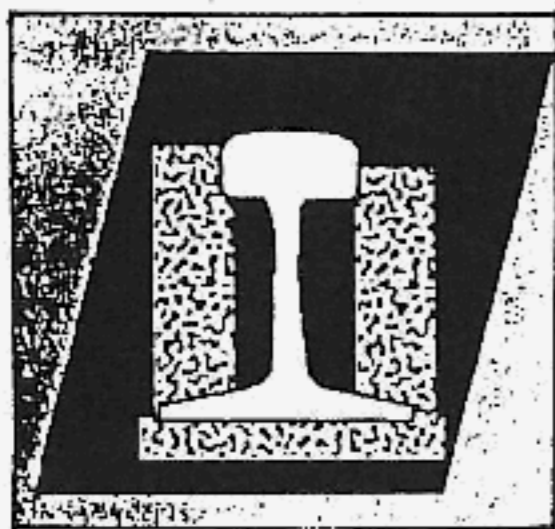
- Fahrgastunterstände
- Informationsanlagen
- Werbesysteme
- Kioske, Pavillons
- WC-Anlagen
- Fahrradparksysteme
- WC-Trennwand-System
- Aufzugs-, Treppen- und Rampeneinhausungen
- Ausstattung von Bahnsteigen, zentralen Omnibusbahnhöfen



Hohrenk Fertigungstechnik GmbH

38162 Cremlingen, Im Rübenkamp 1

T: 05306 /2051 Fax: /7027



Schalldämmende Gleislagerung

Elastische Gleislagerung, Schalldämmende Ummantelung

Die Vorteile des Würzburger Gleises

- Verringerung der direkten Lärmbelastigung durch Straßenbahnen um bis zu 9 dB (Luftschall)
- Verringerung der Schwingungen an die Umgebung (z.Bsp. Bebauung) um bis zu 84%
- Erhöhung des Fahrkomforts
- Lange Haltbarkeit und geringer Verschleiß

Albert-Einstein-Straße 2, 97080 Würzburg
Postfach 5669, 97006 Würzburg
Telefon (0932) 9805-0 Telefax 9805-100

Bauunternehmen
Bauten- und Korrosionsschutz
Industrieanstriche
Maler- und Verputzarbeiten
Gerüstbau und -verleih
Betonsanierung
Elastische, schalldämmende
Gleislagerung EP-Nr. 0180118
US-Nr. 005109039A
SU-Nr. 1711670A3

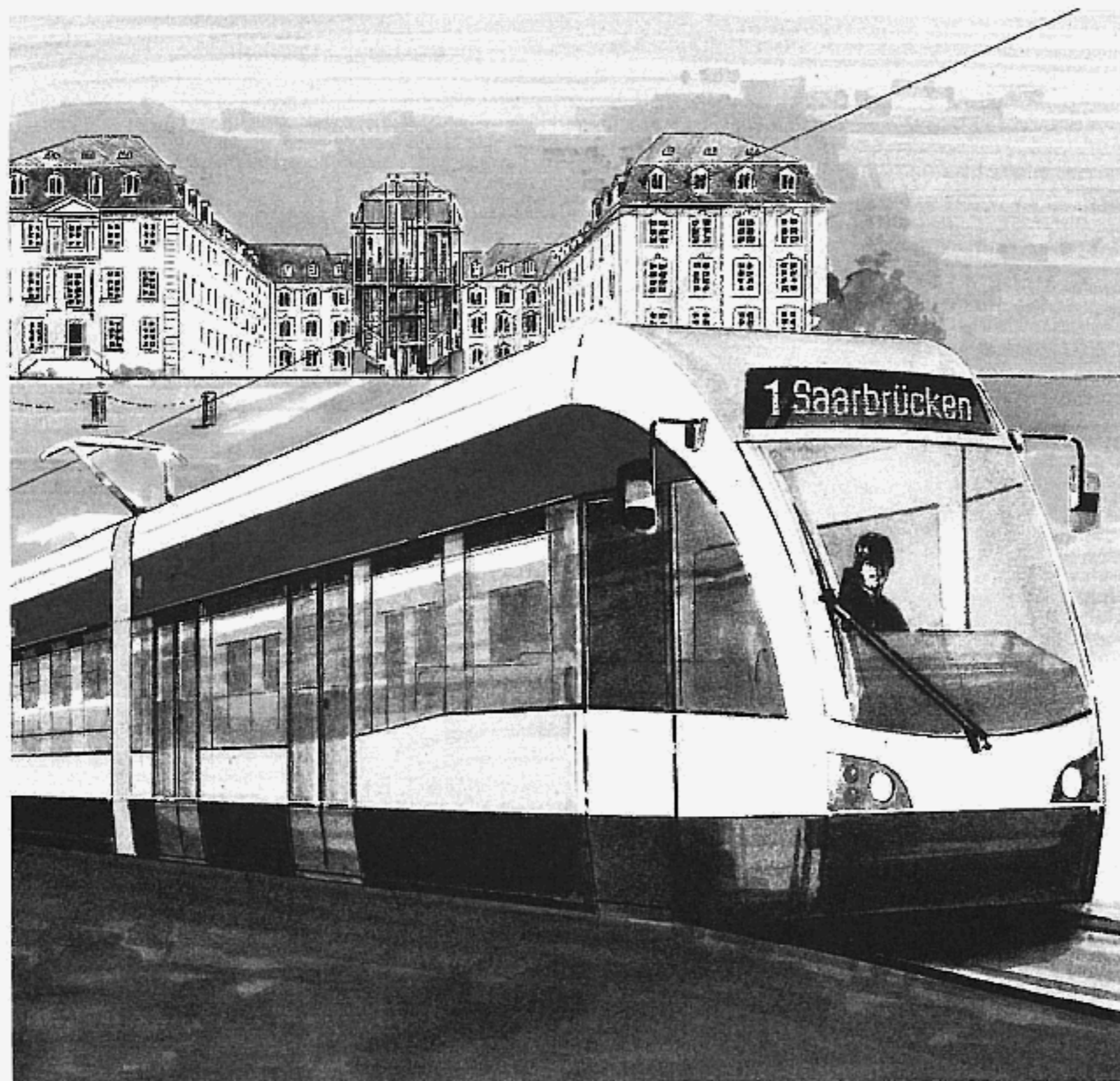


Wirtschaftlich: Projektlösungen von KIEPE

als Beispiel

Zwei-System- Niederflurwagen für Saarbrücken

Dank modernster Antriebsaus-
rüstung können die allradgetrie-
benen Wagen sowohl aus dem
750-V-Gleichstromnetz als auch
aus dem 15 kV-Netz der Deut-
schen Bahn gespeist werden.
So ist die Saarbrücker Stadt-
bahn auf allen Schienen zu
Hause.



Der Zukunft eine Wagenlänge voraus.

D-40555 Düsseldorf • Postfach 130540 • Telefon (0211) 74 97-0 • Telefax (0211) 74 97-300

Mehr SCHIENEN nach Heidelberg

In den 60er und 70er Jahren wurde etwa die Hälfte des davor 42 km langen Schienennetzes in und um Heidelberg aufgegeben. Die Straßenbahn wurde zur "Schrumpfbahn". Den zunehmenden Verkehr versuchte man durch den Ausbau der Straßen aufzufangen. Mittlerweile haben die Verkehrsprobleme bedrohliche Ausmaße angenommen. Zu den Stoßzeiten erstickt Heidelberg im PKW-Verkehr.

Mit dieser Broschüre halten Sie eine Aufzählung von Möglichkeiten für den Wiederausbau des Schienennetzes in der Stadt und im Umland als Diskussionsgrundlage in den Händen. Für jeden Streckenast werden mögliche Trassenvarianten vorgestellt, die aus offiziellen Planungen stammen oder von politischer Seite, von Bürgerinitiativen oder von uns vorgeschlagen wurden. *Texte* vermitteln Hintergründe, *Pläne* zeigen den möglichen Streckenverlauf, in *Tabellen* werden die Vor- und Nachteile der Varianten verglichen.

