

# Stadtbahn Aktuell

## ■ Stadtbahn auf neuen Gleisen

Die erste Stadtbahnlinie quer durchs Unterland nimmt Gestalt an. Eine Investition, die sich lohnt: Die Fahrgastzahlen werden weiter steigen.

## ■ Der Plan

Auch in Heilbronn haben die Bauarbeiten für die neue Stadtbahnstrecke nach Öhringen begonnen. Teil 1 des Plans mit allen wichtigen Infos auf der Rückseite.

## ■ Weinsberger Tunnel

Ausbau und Sanierung für den Stadtbahnbetrieb sind im Gange.

### Aktuelles

#### Baustelleninfo

Nach dem ersten „Spatenstich“ am 9. September haben in der letzten Woche die Bauarbeiten für die Stadtbahn in der Moltkestraße zwischen Goethe- und Bismarckstraße begonnen. Zunächst wird in der Moltkestraße die südliche Fahrbahn und, im Bereich des Finanzamtes die komplette Straße, neu hergestellt. Der Verkehr wird ohne Einschränkungen an den Baustellen vorbei geführt. In der Jägerhausstraße, zwischen Siebennußbaumstraße und der Zufahrt zum früheren Krankenhaus, erfolgt derzeit der Bau der neuen Straße. Dazu wird der Verkehr einspurig über eine provisorische Fahrbahn geleitet. Die Arbeiten sollen im November abgeschlossen sein.

#### Brücke über die Richard-Becker-Straße

Die neue Stadtbahnbrücke über die Richard-Becker-Straße wurde bereits von ihrer Schalung befreit und die Bauarbeiten laufen termingerecht, so dass die temporären Anker, die die Stützwand zur DB-Strecke halten und unter dem Bahndamm hindurch mit einer Spundwand im Pfühlpark verbunden sind, voraussichtlich im November entfernt werden können.

#### Sprengarbeiten

Im Zuge der Vorbereitungen für die Stadtbahnstrecke Heilbronn – Öhringen erfolgt zurzeit der Ausbau des Weinsberger Tunnels. Ab dem 29. September werden an dieser Baustelle Sprengarbeiten durchgeführt. Die Sprengungen finden tagsüber zwischen 6 und 22 Uhr statt und dauern voraussichtlich bis Dezember. Gefährdungen für Personen und Gebäude in der Umgebung oder Verkehrsteilnehmer außerhalb des Tunnels bestehen nicht. Für die dabei auftretenden kurzzeitigen Lärmbelästigungen wird jedoch um Verständnis gebeten.

#### Anregungen

Wenn Sie Anregungen, Fragen und Ideen haben oder uns einfach nur Ihre Meinung zur Stadtbahn mitteilen wollen, schreiben Sie uns!

Stadtwerk Heilbronn  
z. Hd. Herrn Alfred Krüger  
Postfach 3464  
74024 Heilbronn

### Ankündigungen

#### Ankündigung I

Teil II des Plans auf der Rückseite, der Abschnitt Finanzamt bis Pfühlpark, erscheint in der nächsten Ausgabe von Stadtbahn-Aktuell.

#### Ankündigung II

Die Bürgermeister der anderen, an der zukünftigen Stadtbahnstrecke gelegenen Städte und Gemeinden, kommen in der nächsten Ausgabe von Stadtbahn-Aktuell zu Wort. Walter Kuhn, Bürgermeister der Stadt Weinsberg, Harry Murso, Bürgermeister der Gemeinde Obersulm, und Wolfgang Rapp, Bürgermeister der Gemeinde Ellhofen, werden die Bedeutung der Stadtbahn für ihre Stadt und Gemeinde darstellen.

## Die Toilettenfrage

### 16 neue Stadtbahnwagen ab 2004 im Einsatz

Schon seit die Stadtbahn von Heilbronn bis nach Karlsruhe fährt tauchte vereinzelt die Frage nach Toiletten in den Stadtbahnwagen auf. Spätestens aber seit die Stadtbahn auch den Schwarzwald erreichbar macht, wird die Frage, im wahrsten Sinne des Wortes, drängend.

Doch Abhilfe naht: 16 Fahrzeuge mit Toiletten hat die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) bereits bestellt. Sie werden im Laufe des Jahres 2004 ausgeliefert und sollen auf den langen Linien (Heilbronn – Karlsruhe – Murgtal) eingesetzt werden. Dazu arbeitet die AVG derzeit nach eigener Auskunft ein Entsorgungskonzept aus, das Entsorgungsstationen an den größeren Haltestellen, z.B. Eppingen, Karlsruhe/Albtalbahnhof vorsieht. Damit wurde dann nicht nur ein dringendes Bedürfnis der Fahrgäste befriedigt, sondern Heilbronn nimmt auch in Deutschland eine Vorreiterrolle ein.

Auch andere Städte verfügen natürlich über Straßenbahnen, sind aber hinsichtlich der Entfernungen im Heilbronn-Karlsruher-Raum nicht vergleichbar oder befahren sehr lange Strecken getrennt vom Straßenbahnnetz mit S-Bahn-Wagen (Berlin) oder mit Triebwagen der Deutschen Bahn (München). Ein Zweisystemfahrzeug wie hier, das sowohl innerstädtisch als Stadtbahn, als auch auf DB-Strecken fahren kann, gibt es sonst nur noch in Saarbrücken. Keine deutsche Stadt setzt im regulären Verkehr Stadt- oder Straßenbahnwagen mit Toiletten ein, obwohl es zum Teil sehr lange Streckennetze gibt. Heilbronn ist also auch in der Toilettenfrage einzigartig.

## Spatenstich



Am Dienstag, den 9. September, fand der offizielle Spatenstich für den Bau der Strecke Heilbronn – Öhringen statt. Nach einigen Worten von Oberbürgermeister Helmut Himmelsbach und dem Geschäftsführer der AVG, Dr. Dieter Ludwig, griffen sie gemeinsam mit der 1. Bürgermeisterin Margret Mergen und dem Baubürgermeister Ulrich Frey zum Spaten, nicht zum Spaten, sondern zum Presslufthammer. Geschickte Handhabung der Geräte förderte binnen kurzem ein Stück Schiene mit der roten Aufschrift „NACH ÖHRINGEN“ und einem richtungweisenden Pfeil zu Tage. Beifall!

## Stadtbahn auf neuen Gleisen Im Sommer 2004 Fahrt frei bis zum Pfühlpark

Mal schnell von Böckingen in den Heilbronner Osten fahren? Auf der Schiene bequem bis zum Pfühlpark gelangen? Oder doch lieber direkt vor dem Finanzamt aussteigen? Die neue Stadtbahnlinie macht's bald problemlos möglich. Schon ab Sommer nächsten Jahres ist nicht mehr an der „Harmonie“ Endstation, sondern in der Jägerhausstraße. Aber auch das nur für wenige Monate, dann heißt es: Freie Fahrt von Eppingen durch Heilbronn bis nach Öhringen – die erste Stadtbahnlinie quer durchs Unterland ist dann komplett.

Nach dem Ersten Spatenstich Anfang September wird nun auf der 1450 Meter langen neuen Innenstadtrasse kräftig gebuddelt.

### Verdoppelung der Fahrgastzahlen

Der Straßenzug wird stadtbahngerecht umgebaut; neue Ampelanlagen, Gehwege und Grünflächen entstehen, Bäume werden gepflanzt. Zur Stadtbahn gehört natürlich die Oberleitung, aber auch die neuen Haltestellen Friedensplatz, Finanzamt und Pfühlpark mit Abstell- und Wendegleis. Bereits neu verlegt sind die Versorgungsleitungen,

die aus dem Trassenbereich entfernt werden mussten. Bis Ende November ist die Brücke über die Richard-Becker-Straße fertig, die den Anschluss Richtung Öhringen herstellt. Hier gibt es am Trappensee noch eine letzte Haltestelle auf Heilbronner Stadtgebiet.

Schon jetzt benutzen täglich 6000 Menschen die Stadtbahnlinie zwischen Hauptbahnhof und Harmonie. Und die Erfolgsstory Stadtbahn soll weitergehen: Ist erst die gesamte Strecke fertig, wird in der Innenstadt mit 12.000 Fahrgästen pro Tag gerechnet. Dafür investieren Bund, Land, Landkreise, Anliegergemeinden und nicht zuletzt die Stadt Heilbronn kräftig: Allein die Innentadtdurchführung kostet fast 60 Millionen Euro, davon bringt die Stadt Heilbronn 24 Millionen auf.

12 Minuten dauert künftig die Bahnfahrt beispielsweise von Weinsberg direkt und ohne Umzusteigen bis zum Heilbronner Marktplatz. Doch auch der Stadtverkehr beschleunigt sich: Ist die Buslinie 1 heute vom Rathaus 11 Minuten bis zum Pfühlpark unterwegs, schafft es die Stadtbahn in 7 Minuten. Umsteigen wird sich lohnen – auch vom Auto auf die Bahn.

## Was ist im Weinsberger Tunnel los? Ertüchtigung für den Stadtbahnbetrieb

Im Zusammenhang mit dem Bau der Stadtbahnstrecke von Heilbronn bis Öhringen erfolgt zur Zeit der Umbau des Weinsberger Tunnels und seine Anpassung an die Erfordernisse des Stadtbahnverkehrs, die sogenannte „Ertüchtigung“. Der Tunnel durchfährt vom Westportal Richtung Heilbronn bis zum Ostportal Richtung Weinsberg den Weinsberg mit einer Länge von 891 m und einer maximalen Überdeckung (Höhe des Weinsbergs über dem Tunnel) von 97 m.

Ursprünglich gebaut wurde er in den Jahren 1859 bis 1862 aus Sandsteinquadern aus dem Steinbruch „Jägerhaus“, der über dem Tunnel liegt. Die Quader wurden durch einen Betriebschacht direkt in den Tunnel transportiert. Der mit der Zeit schadhafte Tunnel wurde 1954 mit größeren Flächen Ziegelmauerwerks saniert. Mit Abschluss der bisher letzten Baumaßnahme 1989 ist das ursprüngliche

### Komplettsanierung für die neue Bahn

Mauerwerksgewölbe überall durch ein Betongewölbe ersetzt oder mit einer Spritzbetonschicht an der Oberfläche verkleidet.

Im Zuge des Stadtbahnbaus und der erforderlichen Streckenelektrifizierung muss auch im Weinsberger Tunnel eine Oberleitung installiert werden, was nur durch eine Gleisabsenkung um ca. 50 cm mit entsprechender Absenkung der Tunnelsohle möglich ist. Außerhalb des Tunnels zieht diese Gleisabsenkung eine Anpassung der beiden Voreinschnitte nach sich; in Richtung Heilbronn auf ca. 100 m, in Richtung Weinsberg

auf ca. 140 m. Angepasst werden muss ebenso die Tunnelentwässerung, die aus einem zwischen den Gleisen liegenden Längskanal besteht.

### Oberleitung und Absenkung der Tunnelsohle

Im Tunnel wird zur Minimierung der Sohlvertiefung eine Oberleitung ohne Seitenhalterungen mit Doppelfahrdraht eingebaut. Auf der abgesenkten Tunnelsohle werden Stahlschwellen mit Schotterunterbau verwendet, da durch die Quell- und Schwellerscheinungen des Gebirges Veränderungen der Tunnelsohle auch in Zukunft nicht ausgeschlossen werden können.

Beibehalten wird der Gleisabstand von 3,50 m und auch die zulässigen Geschwindigkeiten von 100 km/h Richtung Heilbronn und 110 km/h in Richtung Öhringen bleiben unverändert möglich.

Besondere Sicherheitseinrichtungen müssen im Tunnel nicht zusätzlich eingebaut werden, da der Weinsberger Tunnel kein langer Tunnel ist. Von jeder Stelle des Tunnels aus ist ein Tunnelportal („sicherer Bereich“) in höchstens 500 m erreichbar, wie es die entsprechenden Richtlinien vorschreiben. Daneben gibt es im Tunnel beidseitig in unregelmäßigen Abständen Sicherheitsnischen. Sie sind zwischen 20 m und 35 m voneinander entfernt; wo der Abstand größer ist, werden im Zuge der Ertüchtigung zusätzliche Sicherheitsnischen eingebaut. Die nächstgelegene Zufahrt für Straßenfahrzeuge der Rettungsdienste befindet sich auf der Heilbronner Seite am Bahnübergang Schlitzstraße, ca. 500 m vor dem Tunnelportal.

## Modern und benutzerfreundlich

### Die Haltestellen Friedensplatz und Finanzamt

Gleich vier neue Haltestellen wird es auf Heilbronner Stadtgebiet entlang der Strecke nach Öhringen geben. Wo heute noch Autos parken, wird man am Friedensplatz bequem in die Stadtbahn einsteigen können. Besondere Bedeutung wird diese Haltestelle nicht nur für die umliegenden Wohngebiete und Arbeitsplätze, sondern auch für die in direkter Nähe befindlichen Schulen bekommen. Dies gilt ebenso für die Haltestelle Finanzamt, die die Erreichbarkeit von Schulen und öffentlichen Einrichtungen in hohem Maße verbessert.

Die Bahnsteige, 55 cm über Schienenoberkante, was einen ebenerdigen Einstieg in die Mittelflurfahrzeuge ermöglicht, sind über Rampen

### Rampen und ebenerdiger Einstieg

zugänglich. Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen, Gehbehinderte und auch ältere Menschen können so problemlos ihre Fahrt mit der Stadtbahn beginnen. Die Farbe der Bahnsteige wird außerhalb der Innenstadt etwas dunkler sein als die hellen Betonelemente beispielsweise am Kurt-Schumacher-Platz. Die dunklere Farbe läßt Verschmutzungen nicht so schnell sichtbar werden und die Pflasterung mit Gehwegplatten ermöglicht einen leichteren Austausch.

An der Haltestelle Friedensplatz wird es pro Richtung zwei Fahrgastunterstände („Wartehäuschen“), an der Haltestelle Finanzamt einen, dafür aber längeren, Fahrgastunterstand geben. Sitzgelegenheiten sind integriert und wettergeschützt, separate Bänke sind dadurch nicht mehr notwendig. Neu ist an ihnen die Finanzierung. Sie werden in Kooperation mit der Firma Hettenbach aufgestellt, die bisher schon die Fahrgastunterstände an den Bushaltestellen im Stadtgebiet gestellt hat und diese über die Werbeeinnahmen durch die Werbeseitenwand finanziert. Die Unterstände an den Stadtbahnhaltestellen sind in Rastermaß und Scheibengröße mit denen an den Bushaltestellen identisch. Die Firma Hettenbach übernimmt auch die Reinigung.

Die Farbgebung wird für die Stadtbahnstrecke auf Heilbronner Stadtgebiet einheitlich sein und das Design orientiert sich an den Haltestellen Kurt-Schumacher-Platz und Rathaus. Gut beleuchtet sind sie in den Abend- und Nachtstunden durch Standard-Gehwegleuchten. Denkt man bei „Standard“ an billiges Gefunzel, liegt man in Heilbronn daneben. Entlang der neuen Stadtbahnstrecke werden moderne, leistungsstarke und verbrauchsarme Leuchten installiert, die das optisch ansprechende Bild der Stadtbahnstrecke wirkungsvoll ins rechte Licht setzen werden. Bewundern kann man diese neue Generation der Leuchten schon heute an der Moltkestraße vor dem Finanzamt, wo sie bei den ersten vorbereitenden Arbeiten für die Neugestaltung des Straßenraumes eingebaut wurden.

# Stellungnahmen zur Stadtbahn

Investition in die Zukunft der Region und ihrer Menschen

## Jochen K. Kübler MdL – Oberbürgermeister der Großen Kreisstadt Öhringen

Die Verlängerung der Stadtbahn von Heilbronn nach Hohenlohe wird die Weiterentwicklung der gesamten Region fördern. Die Anbindung Hohenlohes an das Oberzentrum Heilbronn, die Region Karlsruhe und den Verdichtungsraum Stuttgart gelingt dadurch noch besser. Eine Verlängerung der Stadtbahn über Öhringen-Cappel hinaus zumindest bis zum Gewerbepark Hohenlohe muss daher das Ziel sein.

Alle Beteiligten unternehmen große Anstrengungen, dass dieses Zukunftsprojekt auf den Weg und auf die Schiene gebracht wird. Der Ausbau der Schiene stellt einen wichtigen Schritt zu einem nachhaltigen Verkehrskonzept und zum Ausbau

des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV) dar. Für zahlreiche Berufs- und Ausbildungspendler dürfte sich das Angebot der Stadtbahn sicherlich als sinnvolle, da zeit- und kostensparende Alternative zum PKW erweisen. Aber nicht nur für Berufs- und Ausbildungspendler rücken Heilbronn und Hohenlohe näher zusammen. Auch das Einkaufserlebnis und die Freizeitgestaltung erhalten für die Bürgerinnen und Bürger der gesamten Region einen neuen Dimension.

Ausflüge ins schöne Hohenlohe lassen sich mit dem Besuch beim Arzt oder beim Einkauf in den lebendigen und liebenswerten Stadtzentren der zahlreichen Klein- und Mittelstädte sehr gut verbinden. Wir in Hohenlohe freuen uns auf viele Gäste und Kunden aus dem Stadt- und Landkreis Heilbronn

sowie Besucher aus den weiter westlich gelegenen badischen Gebieten. Auch kleinräumig wird die Stadtbahn wichtige Funktionen erfüllen. In Öhringen übernimmt sie mit mehreren Haltepunkten wirklich die Rolle einer „Stadt“-Bahn und wertet das bereits bestehende Angebot des Stadtbusses zusätzlich auf.

Auch die weitere Siedlungsentwicklung der Stadt Öhringen orientiert sich an der Bahntrasse nach Osten. Die neu entstehenden Wohnbauflächen des „Limesparks“ werden damit auf ideale Weise an den ÖPNV angeschlossen – Bewohnerinnen und Bewohner des neuen Wohngebietes finden die Haltestellen der Stadtbahn unmittelbar vor Ihrer Haustür.

Der bisherige Erfolg der Stadtbahn bis Heilbronn zeigt bereits heute, dass mit der Erweiterung des

Angebots nach Hohenlohe die Weichen richtig gestellt wurden. Die damit verbundenen Kosten sind sicherlich nicht leicht zu schultern. Dieses nachhaltige Verkehrsprojekt stellt jedoch gleichzeitig eine wichtige Investition in die Zukunft der Region und ihrer Menschen dar. Sie bietet auch unseren nachfolgenden Generationen eine Lösung an, wie die Verkehrsprobleme der Zukunft – zumindest teilweise – gelöst werden könnten.



# Neuorientierung der Gemeinden in ihrer Entwicklung

## Thomas Föhl – Bürgermeister der Gemeinde Bretzfeld

Jahrelange Vorplanungen zur Verlängerung der Stadtbahn Richtung Osten liegen nun schon hinter allen Beteiligten und noch viel Arbeit gilt es zu bewältigen, bis die Stadtbahn tatsächlich den Hohenlohekreis und damit auch die Gemeinde Bretzfeld erreicht.

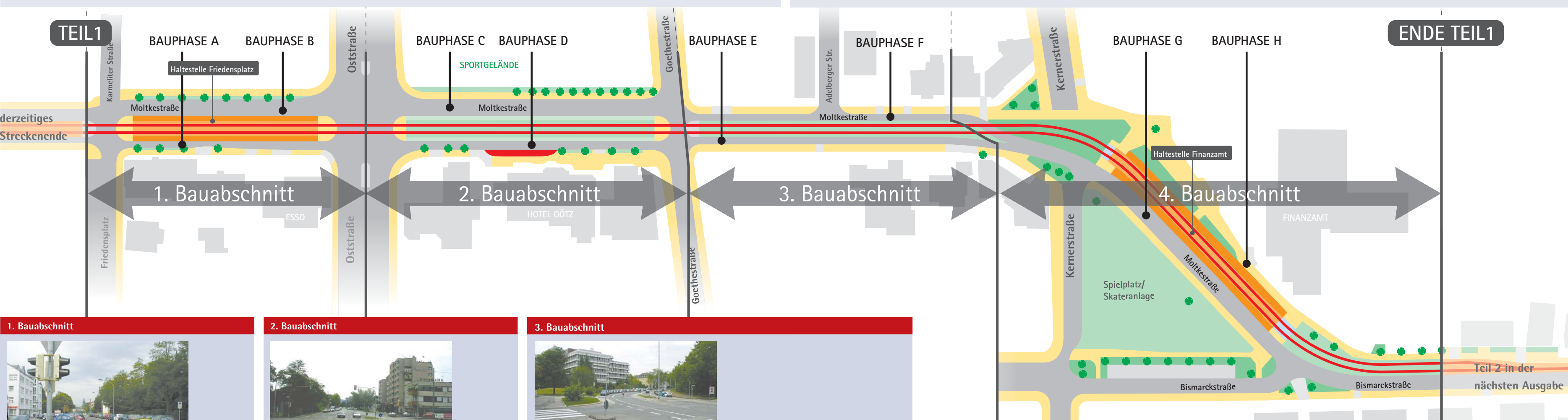
In unseren Ortsteilen Scheppach, Bretzfeld und Bitzfeld werden ortsnahe gelegene Haltepunkte eingerichtet, gleichzeitig bindet die Gemeinde mit der Neuanlage von Park+Ride Plätzen den Individualverkehr an das neue ÖPNV-Verkehrsmittel Stadtbahn an. Wir hoffen, damit eine Vielzahl unserer Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg auf dieses umweltfreundliche Verkehrs-

mittel bewegen zu können. Mit der Einrichtung eines zentralen Omnibusbahnhofs am Haltepunkt Bretzfeld wird sich auch der Nahverkehr Hohenlohekreis (NVH) im Gemeindegebiet verändern und neu orientieren. Diese Umstellungen betreffen zu einem großen Teil auch den Transport von Schülern, die das Gemeindegebiet Bretzfeld verlassen müssen. Das über Jahrzehnte vernachlässigte Bahnhofareal im Zentralort Bretzfeld wird mit der Umfeldgestaltung eine deutliche Aufwertung erfahren; letztendlich profitiert davon auch das Gesamtscheinungsbild der Gemeinde.

Mit der Absicht, das Stadtbahnprojekt zu befürworten, hat die Gemeinde auch den Einstieg in eine grundsätzliche Neuorientierung ihrer baulichen Entwicklung vorgenommen. Galt es früher schnelle

Wege zu den überörtlichen Straßen, insbesondere auch zur Bundesautobahn A6 sicher zu stellen, so werden nun zusätzlich Baugebietsausweisungen entlang den Stadtbahnhaltepunkten sinnvoll. Die derzeit laufende 2. Fortschreibung des Flächennutzungsplanes berücksichtigt bereits diese Entwicklung und stellt an die Gemeinde bezüglich ihrer Infrastruktur, wie Erschließung mit Abwasser, Wasser und Straßen, vollkommen neue Herausforderungen.

Der bereits vorhandene Nachfragedruck nach gemeindeeigenen Wohnbauflächen wird durch die Stadtbahn mit Sicherheit noch zunehmen, wobei es unsere Aufgabe sein wird, sorgfältig zwischen Nachfrage und entwicklungsverträglicher Ausweisung und Besiedelung von Neubaugebieten abzuwägen.



### 1. Bauabschnitt

**Bauphase A:** südliche Moltkestraße bis Oststraße und Gleisbereich (Haltestelle Friedensplatz)

**Bauphase B:** nördliche Moltkestraße und westliche Kreuzung Oststraße

**durchzuführende Arbeiten**

- Gleise in Mittellage
- Oberleitung
- Haltestelle
- neue Ampelanlage Kreuzung Karmeliterstraße, auch zur Schulwegsicherung
- Straße und Gehwege
- Grünflächen und Bäume

**Parken**

Parken auf der Moltkestraße (Mitte) entfällt statt dessen:

- Parkplätze in der Keplerstraße
- Friedensplatz

**Termin**

- Fundamente für die Oberleitungsmasten im Oktober 2003
- Straße und Gehwege voraussichtlich Oktober-Dezember 2003
- Gleisbereich incl. Haltestelle voraussichtlich Januar-März 2004
- Gleisbau im Anschluss daran

### 2. Bauabschnitt

**Bauphase C:** nördliche Moltkestraße zwischen Ost- und Goethestraße

**Bauphase D:** südliche Moltkestraße zwischen Ost- und Goethestraße und Gleisbereich und östliche Kreuzung Oststraße

**durchzuführende Arbeiten**

- Gleise in Mittellage
- Rasengleis
- Oberleitungsmasten
- neue Ampelanlage Kreuzung Goethestraße
- Straße und Gehwege
- Grünflächen und Bäume

**Parken**

entlang der Goethestraße Hotelvorfahrt (Hotel Götz) bleibt

**Termin**

- Fundamente für die Oberleitungsmasten im Oktober 2003
- Straße und Gehwege voraussichtlich Oktober-Dezember 2003
- Gleisbau im Anschluss daran

### 3. Bauabschnitt

**Bauphase E:** südliche Moltkestraße zwischen Goethe- und Kernerstraße (Fahrbahn)

**Bauphase F:** nördliche Moltkestraße zwischen Goethe- und Kernerstraße (Gleis und Fahrbahn)

**durchzuführende Arbeiten**

- Gleisbau
- Gleise in Mittellage
- Rasengleis
- Oberleitungsmasten
- Straße
- Gehwege
- Grünflächen

**Parken**

Parken entlang der Moltkestraße (vor dem Gemeindehaus) entfällt statt dessen:

- nördlicher Teil Kernerstraße wird mit zusätzlichem Parkraum ausgestattet (Zufahrt über Karlstraße)
- südlicher Teil Kernerstraße
- Bismarckstraße

**Termin**

- Fundamente für die Oberleitungsmasten im Oktober 2003
- Bauphase E: voraussichtlich September-November 2003
- Bauphase F: Straße und Gehwege voraussichtlich November-Dezember 2003
- Gleisbereich Januar-März 2004
- Gleisbau im Anschluss daran

### 4. Bauabschnitt

**Bauphase G:** südliche Moltkestraße Bereich Finanzamt (neue Straße) mit Zweirichtungsverkehr

**Bauphase H:** nördliche Moltkestraße Bereich Finanzamt (Gleis und Haltestelle)

**durchzuführende Arbeiten**

- Gleisbau
- Gleise in Seitenlage (Finanzamtsseite)
- Rasengleis (endet hier mit Ende 4. Bauabschnitt, hinter dem Finanzamt)
- Oberleitungsmasten
- Haltestelle

**Besonderheiten**

Der nördliche Teil der Kernerstraße wird aus Richtung Karlstraße zur Sackgasse; eine Durchfahrt in die Moltkestraße ist nicht mehr möglich. Grund: Die Steigung im zukünftigen Haltestellenbereich muss von derzeit 4,3% auf 3% verringert werden. Die Stadtbahn fährt deshalb vor der Einmündung des nördlichen Teils der Kerner-

straße auf einem kleinen Damm. Die Straße behält ihre Steigung bei und liegt im Bereich Kernerstraße etwas tiefer, im Bereich Bismarckstraße etwas höher als die Stadtbahntrasse. Erst am Ende des 4. Bauabschnitts, hinter dem Finanzamt, verlaufen Gleis und Straße wieder auf gleicher Höhe

**Parken**

Parken entlang der Moltkestraße (vor dem Finanzamt) entfällt statt dessen:

- Parkplatz Finanzamt
- südliche Kernerstraße
- Bismarckstraße

**Termin**

- Fundamente für die Oberleitungsmasten im Oktober 2003
- Straße und Gehwege voraussichtlich September-November 2003
- Gleisbau und Haltestelle Finanzamt ab Januar 2004

### 4. Bauabschnitt

**Bauphase G:** südliche Moltkestraße Bereich Finanzamt (neue Straße) mit Zweirichtungsverkehr

**Bauphase H:** nördliche Moltkestraße Bereich Finanzamt (Gleis und Haltestelle)

**durchzuführende Arbeiten**

- Gleisbau
- Gleise in Seitenlage (Finanzamtsseite)
- Rasengleis (endet hier mit Ende 4. Bauabschnitt, hinter dem Finanzamt)
- Oberleitungsmasten
- Haltestelle

**Besonderheiten**

Der nördliche Teil der Kernerstraße wird aus Richtung Karlstraße zur Sackgasse; eine Durchfahrt in die Moltkestraße ist nicht mehr möglich. Grund: Die Steigung im zukünftigen Haltestellenbereich muss von derzeit 4,3% auf 3% verringert werden. Die Stadtbahn fährt deshalb vor der Einmündung des nördlichen Teils der Kerner-

straße auf einem kleinen Damm. Die Straße behält ihre Steigung bei und liegt im Bereich Kernerstraße etwas tiefer, im Bereich Bismarckstraße etwas höher als die Stadtbahntrasse. Erst am Ende des 4. Bauabschnitts, hinter dem Finanzamt, verlaufen Gleis und Straße wieder auf gleicher Höhe

**Parken**

Parken entlang der Moltkestraße (vor dem Finanzamt) entfällt statt dessen:

- Parkplatz Finanzamt
- südliche Kernerstraße
- Bismarckstraße

**Termin**

- Fundamente für die Oberleitungsmasten im Oktober 2003
- Straße und Gehwege voraussichtlich September-November 2003
- Gleisbau und Haltestelle Finanzamt ab Januar 2004