

# Stadtbahn Express

## Nadelöhr Bahnübergang Sonnenbrunnen verschwindet

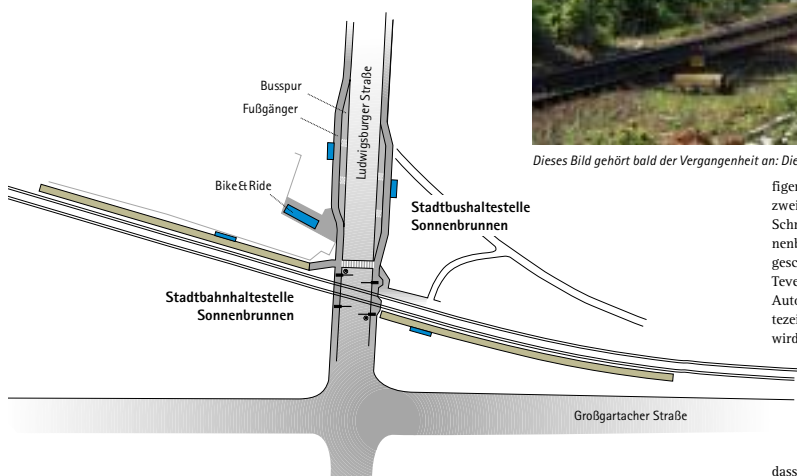
Zweigleisiger Ausbau verkürzt Wartezeiten



Nur noch wenige Wochen, dann fährt die Stadtbahn am Knotenpunkt Sonnenbrunnen in Heilbronn-Böckingen zweigleisig. Nach den Sommerferien ist es soweit. Danach ist die Strecke im Stadtgebiet von Heilbronn durchgehend zweigleisig. Die Bauarbeiten dazu sind voll im Gange. Für den Leiter des städtischen Tiefbauamtes Hartmut Sugg verschwindet damit ein »Nadelöhr«. Momentan kommt es hier noch häu-



Dieses Bild gehört bald der Vergangenheit an: Die Stadtbahn fährt künftig zweigleisig.



figer zu Wartezeiten. »Nach dem zweigleisigen Ausbau werden die Schranken am Knotenpunkt Sonnenbrunnen nicht mehr so lange geschlossen sein«, erklärt Wolfgang Teventhal vom Tiefbauamt. Für die Autofahrer verkürzen sich die Wartezeiten, der gesamte Verkehrsfluss wird beschleunigt. Ist der »Flaschenhals« am Sonnenbrunnen erst einmal beseitigt, wird auch der gesamte Ablauf der Signale rund um den Bahnübergang optimiert. »Das Programm wird so abgestimmt, dass die Stadtbahn die Grünphase in

der Regel nur für einen Umlauf unterdrückt«, sagt Teventhal. Insgesamt also gute Aussichten für die Autofahrer. Doch damit nicht genug. Auch für Stadtbahnutzer wird der zweigleisige Ausbau weitere Vorteile bringen. Direkt hinter dem Bahnübergang wird jeweils in Fahrtrichtung eine Haltestelle gebaut. »Wer nach Böckingen will, braucht dann nicht mehr bis zur Haltestelle des Berufsschulzentrums zu fahren«, sagt dazu Hartmut Sugg. Der Haltepunkt Sonnenbrunnen wird voraussichtlich Ende Oktober, Anfang November fertiggestellt.

## Wartezeiten bereits deutlich verkürzt

Stadtverwaltung greift Bürgerstimmen auf

Im September vergangenen Jahres fiel in Heilbronn der Startschuss für die Stadtbahn. Die Folge war, dass es durch den erhöhten Schienenverkehr an der Schrankenanlage Sonnenbrunnen in Heilbronn-Böckingen vermehrt zu Rückstaus kam. Die Stadtverwaltung und die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft verbesserten im Dezember vergangenen Jahres die Koordination der Signalanlagen. Seitdem hat sich die Verkehrssituation an diesem kritischen Knotenpunkt wesentlich entschärft. Das sieht auch der Vorsitzende des Böckinger Gewerbevereins, Helmut Kayser, in einem Gespräch mit dem Tiefbauamt. »Es ist jetzt deutlich besser als vorher«, sagt er. »Aber«, schränkt er ein, »optimal ist es noch nicht. Noch immer gebe es Staus, vor allem in den Hauptverkehrszeiten, sagte er gegenüber der Bauverwaltung.



Die Verkehrssituation am Bahnübergang Sonnenbrunnen in Heilbronn-Böckingen hat sich deutlich entschärft.

ausgewirkt. Wie stark die Verkehrliche Belastung gerade in diesem Bereich ist, erfährt inzwischen auch Evelyn Paul. Seit der letzte Supermarkt in Alt-Böckingen geschlossen hat, fährt sie zum Einkaufen auf die Schanz. »Bis ich wieder zu Hause bin, kann das dann schon mal länger dauern«, schildert sie ihr Erfahrungsgespräch.

### Selten länger als eineinhalb Minuten

Wolfgang Teventhal vom städtischen Tiefbauamt kennt die Probleme um den Bahnübergang am Sonnenbrunnen bestens. Oft genug war er schon vor Ort und hat mit der Stoppuhr in der Hand die Wartezeiten an den Ampeln geprüft. »In der Regel dauert es nie länger als ein- bis eineinhalb Minuten«, sagt Teventhal. Im Normalfall, erklärt er, sind die Ampeln

im 75-Sekunden-Takt geschaltet, im Berufsverkehr im 90-Sekunden-Takt. Zu längeren Wartezeiten kommt es nur, wenn die Schranke am Bahnübergang Sonnenbrunnen wegen der Stadtbahn geschlossen ist. In diesem Fall wird für die Autofahrer in Richtung Böckingen einmal die Grünphase ausgesetzt. Das heißt, dass die Autofahrer in Richtung Alt-Böckingen eine Ampelschaltung länger warten müssen, bevor es weiter geht. Manchmal kann es aber noch länger dauern. Helmut Kayser vom Gewerbeverein schildert solche Situationen, die bei Autofahrern auf Unverständnis stoßen. Wenn beispielsweise die Stadtbahn gerade weggefahren ist, die Schranke aufgeht, vorne an der Kreuzung zur Großgartacher Straße die Ampel auf Grün steht – und die Ampel vorm Bahnübergang dennoch auf Rot bleibt!

»In so einem Fall ist die Schrankenanlage länger als einen Ampel-umlauf geschlossen. Im ungünstigsten Fall – wenn etwa zwei Stadtbahnen zeitlich dicht aufeinander folgen – kann das eine maximale Wartezeit von drei Ampelumläufen bedeuten«, erklärt Teventhal. Diese Situationen kommen jedoch vergleichsweise selten vor. Durch den zur Zeit laufenden Ausbau der Strecke für den zweigleisigen Betrieb und der automatischen Zuganforderung werden diese Fälle bis Ende 2000 völlig ausgeschlossen, ergänzt er.

### Bahngleise müssen frei bleiben

Grund für die längeren Wartezeiten ist die Stadtbahn, die sozusagen immer wieder »außer der Reihe« in die Abfolge der Signale eingreift. Hinzu kommt, dass in dieser Abfolge Sicherheitsbestimmungen berücksichtigt werden müssen. Dies geschieht über eine so genannte BÜSTRA-Anlage. »Die Bahngleise müssen in jedem Fall frei bleiben«, sagt Teventhal. Wegen der Stadtbahn hat die Ampel an der Einmündung in die Großgartacher Straße deshalb eine Nachlaufzeit von sechs Sekunden. »Damit wird sichergestellt, dass die Strecke zwischen Bahnübergang und Großgartacher Straße erst einmal frei wird, damit der nachfolgende Verkehr nicht auf den Gleisen ins Stocken gerät«, erläutert der Fachmann.

Öffnen sich nun die Schranken genau in diesen sechs Sekunden, kann es passieren, dass der Befehl für den Einsatz der Ampel am Bahnübergang bereits um ein oder zwei Sekunden verstrichen ist – dann bleibt die Ampel erst einmal auf Rot, bis sie in der festgelegten Reihenfolge wieder »dran« ist. Diese Situation entsteht, wenn die »Restgrünzeit« nicht mehr ausreicht, den Zwischenraum bis zum Bahnübergang zu räumen. Es muss in jedem Fall verhindert werden, dass ein Rückstau bis auf die Gleise entsteht, der bis zur nächsten Schließung der Schranke dann nicht mehr abgebaut werden kann.

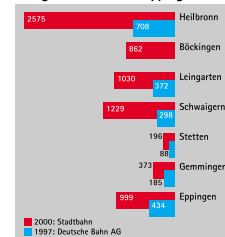
### Anregungen sind gerne willkommen

Dennoch: Auch für die Stadtverwaltung ist die derzeitige Lösung im Bereich des Bahnübergangs Sonnenbrunnen noch nicht der Weisheit letzter Schluss. Anregungen und Überlegungen von Bürgern sind bei der Bauverwaltung gerne willkommen. »Es ist gut, wenn wir von Seiten der Bevölkerung Hinweise bekommen.« sagt Jörg Plieschke, Bürgerreferent bei der Bauverwaltung. »Dann können wir gemeinsam über Lösungen nachdenken und konkret etwas unternehmen«, ergänzt er. Die Stadtverwaltung ist ständig bestrebt, die Einflüsse des Stadtbahnverkehrs auf den Verkehrsknotenpunkt Sonnenbrunnen so gering wie möglich zu halten und die Abläufe zu optimieren. Ziel ist, dass die acht Stadtbahnfahrten, die pro Stunde den Bahnübergang Sonnenbrunnen befahren, auch nur acht mal die insgesamt 40 Ampelumläufe beeinflussen.

### Aktuell

Seit Einführung der Stadtbahn sind die Fahrgastzahlen deutlich gestiegen. An einem normalen Werktag führen 1997 mit der Deutschen Bahn AG zwischen Eppingen und Heilbronn durchschnittlich 2 000 Fahrgäste. Heute sind es mit der Stadtbahn über 7 100 pro Tag. Das entspricht einer Steigerung von mehr als 250 Prozent. Mit 2 575 Fahrgästen ist dabei die Haltestelle Heilbronn-Hauptbahnhof die am stärksten genutzte, gefolgt von Schwärgen (1 229), Leingarten (1 030) und Eppingen (999). Auch die Zahl der überregionalen Kunden ist erfreulich gestiegen. Mehr als 700 Kunden fahren an Werktagen über Eppingen hinaus in Richtung Heilbronn. Das sind mehr als doppelt so viel wie in den vergangenen Jahren. Vor der Einführung der Stadtbahn wurden nur 200 bis 300 »Durchfahrer« gezählt.

### Fahrgäste Heilbronn-Eppingen



### Einsteiger nach Orten an Werktagen

### Was ist ...

#### ...eine BÜSTRA-Anlage?

Bei Kreuzungen in unmittelbarer Nähe von Bahnübergängen kann es zu einem Rückstau bis auf den Bahnübergang kommen. Ein Beispiel dafür ist der Bahnübergang Sonnenbrunnen in Heilbronn-Böckingen. Um einen Rückstau von der Kreuzung an der Großgartacher Straße bis auf den Bahnübergang zu vermeiden, müssen die Schranken am Bahnübergang (BÜ) und die Ampeln im Straßenverkehr (STRA) aufeinander abgestimmt werden. Dies geschieht mit einer BÜSTRA-Anlage. Sie stellt sicher, dass der Bahnübergang auf jeden Fall frei bleibt und ankommende Züge oder die Stadtbahn ungehindert fahren können. Dies erfordert einen hohen technischen Aufwand. So müssen neben den Ampelanlagen des Straßenverkehrs und den Schranken auch die Eisenbahnsignale miteinander koordiniert werden. Die BÜSTRA-Anlage sorgt dafür, dass die einzelnen Signalanlagen so geschaltet werden, dass der Bahnübergang zügig geräumt und die Zufahrt zum Bahnübergang rechtzeitig gesperrt wird. In der Praxis heißt das: Wenn ein Zug kommt, schaltet die Ampel vor dem Bahnübergang auf Rot, die Ampel hinter dem Bahnübergang auf Grün, damit die Bahngleise frei werden.

### Vorschau...

für nächste Ausgabe des Stadtbahn Express am Donnerstag, 27. Juli:  
 - Wie ist der Stand der Dinge am Bahnhofsvorplatz?  
 - Was passiert am Kurt-Schumacher-Platz?  
 - Was ist ein »Unterwerk«?  
 Wenn Sie uns schreiben wollen, senden Sie ihren Brief bitte an:  
 Stadtbahn Heilbronn  
 z.Hd. Alfred Krüger,  
 Postfach 4354, 74024 Heilbronn

# Stadtbahn Motor für Gestaltungsoffensive Innenstadt

Ein Interview mit Baubürgermeister Ulrich Frey

**StadtbahnExpress:** Der zweigleisige Ausbau des Bahnübergangs Sonnenbrunnen in Heilbronn-Böckingen ist in vollen Gängen, die neue Fußgängerbrücke beim Berufsschulzentrum ist demnächst fertig gestellt und gewährleistet dann einen sicheren Wechsel über die Schienen. Und am Bahnhofsvorplatz gedeihen die Bauarbeiten, um die Stadtbahn in die Innenstadt zu führen. Es wird also auf Hochtour an der Stadtbahn gearbeitet. Läuft derzeit alles nach Plan?

**Frey:** Mit der Stadtbahn haben wir uns ja ein ehrgeiziges Ziel gesetzt. Mit »wir« meine ich da nicht nur die Stadt, sondern auch den Landkreis und alle Kooperationspartner, die an der Realisierung mitwirken. Alle haben stärkstes Interesse daran, die Stadtbahn zügig voran zu bringen.



Bislang liegen wir voll im Plan. Ich bin sehr zuversichtlich, dass wir unsere Ziele erreichen.

**StadtbahnExpress:** Stichwort Landkreis. Wer profitiert eigentlich von der Stadtbahn mehr, die Stadt oder die Landkreismunicipalitäten?

**Frey:** Es profitieren beide und zwar erheblich. Eine Grundbedingung für die Beteiligung des Kreises an der Stadtbahn war ja, dass sie durch das Heilbronner Zentrum fährt. Immer mehr Bürger aus dem Landkreis nutzen inzwischen die Möglichkeit, mit der Stadtbahn schnell, bequem und sicher nach Heilbronn zu kommen und selbst Besucher aus Karlsruhe oder Baden-Baden sind immer häufiger in Heilbronn anzutreffen. Schon heute zeigt der sprunghafte

Anstieg der Fahrgastzahlen, dass die Stadtbahn die Region enger an das Oberzentrum anbindet. Außerdem: Die Stadtbahn ist eine Infrastrukturmaßnahme, die den Raum Heilbronn insbesondere für Industrie und Gewerbe noch interessanter macht. Mit der Stadtbahn können



beispielsweise Mitarbeiter schnell, sicher und kostengünstig zu ihren Betrieben gelangen, ohne Verkehrsstau und Parkplatznot. Wenn die Stadtbahn erst einmal bis zum Marktplatz und später weiter bis nach Öhringen fährt, wird das noch einmal einen zusätzlichen Schub bringen.

**StadtbahnExpress:** Macht sich das auch wirtschaftlich bemerkbar?

**Frey:** Jede in die Stadtbahn investierte Mark bringt nach den Berechnungen einen volkswirtschaftlichen Nutzen von 1,47 Mark. Dabei profitieren nicht nur Einzelhandel und Gastronomie vom wachsenden Besucherstrom. Fahren mehr mit der Stadtbahn, wird das Parkplatzproblem entschärft und durch weniger Abgase die Umwelt geschont. Gleichzeitig vermittelt die Stadtbahn großstädtisches Flair. Diese emotionale Komponente darf nicht unterschätzt werden. Sie schafft Identifikation und stärkt Heilbronn als eine moderne, dynamische Stadt.

**StadtbahnExpress:** Diese Dynamik ist ja an vielen Orten derzeit ganz offensichtlich. An allen Ecken und Enden wird gebaut. Stehen diese Bautätigkeiten im Zeichen der Stadtbahn?

**Frey:** Sie sind unbedingt im Zusammenhang mit der Stadtbahn zu sehen. Bereits 1998 hat der Gemeinderat ein mehrstufiges Stadtwirtschaftskonzept »Heilbronn 2000Plus« auf den Weg gebracht, in dem die Gestaltungsoffensive Innenstadt breiten Raum einnimmt. Konkretisiert wird diese Offensive durch Projekte wie die Bebauung des Berliner Platzes mit dem Theaterforum K3, den Um- und Ausbau der Harmonie, die Neugestaltung der Fußgängerzonen und den Neckarpark. Das sind alles Projekte, die für sich genommen sicher auch ohne Stadtbahn irgendwann verwirklicht worden wären. Die Stadtbahn gab diesen Projekten aber die Initialzündung. Und sie gab mit den Anstoß, die Projekte frühzeitig in Angriff zu nehmen. Selbst wenn das bedeutet, dass wir im Herbst dieses Jahres noch mehr Baustellen haben werden als heute. Mit einem durchdachten Verkehrsmanagement werden wir die daraus resultierenden Belastungen für Bewohner, Wirtschaft und Verkehrsteilnehmer minimieren. Ich bin davon überzeugt, dass es sich lohnen wird, sich eine gewisse Zeitlang mit Beeinträchtigungen und Provisorien zu arrangieren.

**StadtbahnExpress:** Das neue Gesicht ist zunächst eine optische Veränderung. Wird sich auch das Leben in der Stadt verändern und wird die Stadtbahn auch hierzu Impulsgeber sein?

**Frey:** Mit der Überbauung des Berliner Platzes und der Erweiterung der Festhalle Harmonie werden für das kulturelle und freizeitorientierte Dienstleistungsangebot in Heilbronn neue Akzente gesetzt. Die Stadt liegt da voll im Trend. Gerade die Freizeitindustrie steckt in den Anfängen eines neuen Booms. Bereits heute sind erste Tendenzen deutlich spürbar. Im Einzelhandel beispielsweise werden Waren nicht mehr traditionell über den Preis verkauft, sondern über Erlebniswelten. Das Drumherum wird immer wichtiger, Spaß und Unterhaltung stehen beim Kauf obenan. Die Stadtbahn weckt den Hunger nach mehr Freizeitangeboten. Denn die Leute wollen nicht nur



Harmonie mit Stadtbahnhaltestelle in der Moltkestraße – hier noch als Modell, bald aber schon Realität.

zum Einkaufen nach Heilbronn kommen. Eine lebendige Innenstadt wird auch nach Ladenschluss erwartet. Die Stadtbahn wird hier neue Impulse geben. Wobei natürlich auch traditionelle Freizeitbeschäftigungen wie Kino-, Theater-, Konzert- und Museumsbesuche einen deutlichen Aufwärtstrend verzeichnen werden. Umgekehrt muss man aber auch sehen, dass die Stadtbahn es den Heilbronnern ermöglicht, Angebote im Umland wahrzunehmen. Auch hier wieder: Die Vorteile für beide Seiten liegen auf der Hand.

**StadtbahnExpress:** Bleiben wir bei den Trends. Die neuen Medien, die Verdrossenheit angesichts der weltweiten sozialen und ökonomischen Entwicklungen haben zu einem Rückzug ins Private geführt. Die Stadtbahn bringt Menschen wieder zusammen. Ist sie damit auch ein Antrieb für mehr Gemeinsamkeit?

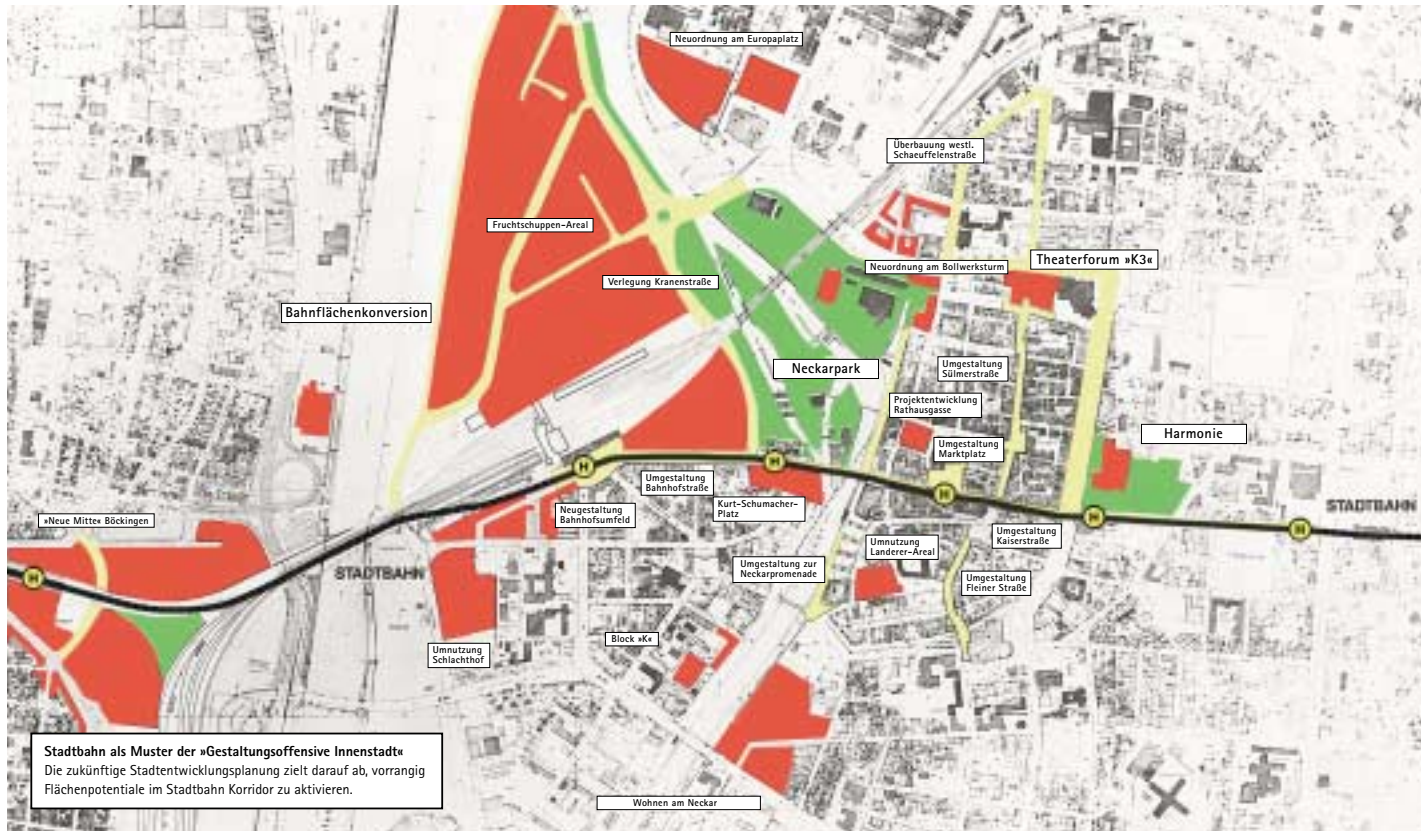
**Frey:** Jeder Trend hat auch seinen Gegentrend. Dem Rückzug ins Pri-



vat steht der Trend zur Wiederentdeckung der Gemeinschaft gegenüber. Menschen suchen wieder konkrete Verantwortung, bürgerschaftliches Engagement erlebt eine Renaissance. Bei »Heilbronn 2000Plus« hat es eine rege Bürgerbeteiligung gegeben und die Lokale Agenda zeigt, dass Bürger an der Entwicklung der Stadt mitwirken wollen und dies mit großem Engagement und Leidenschaft tun. Die

**StadtbahnExpress:** Zum Abschluss noch etwas Persönliches. Sind Sie schon einmal mit der Stadtbahn gefahren und wie war Ihr Eindruck?

**Frey:** Ja, schon mehrmals. Ich finde es angenehm, mit der Stadtbahn zu fahren. Das sage ich jetzt nicht von Amts wegen. Das Reisen mit der Stadtbahn geht zügig voran, die Sitze sind bequem, die ganze Atmosphäre in den Wägen ist hell und freundlich. Ich kann es nur jedem empfehlen.



**Stadtbahn als Muster der »Gestaltungsoffensive Innenstadt«**  
Die zukünftige Stadtentwicklungsplanung zielt darauf ab, vorrangig Flächenpotentiale im Stadtbahn Korridor zu aktivieren.

# Anerkennung für die Stadtbahn

Stadtbahn-Konzept auf der Hannover-Messe und in Kassel vorgestellt

Auf der diesjährigen Hannover-Messe stellten Tiefbauamtsleiter Hartmut Sugg und stellvertretender kaufmännischer Werkleiter der Heilbronner Stadtwerke Alfred Krüger im Rahmen einer Podiums-Diskussion das Stadtbahn-Konzept vor. »Unsere Präsentation«, sagt Alfred Krüger, »kam sehr gut an«. Aus den Reihen des Publikums – allesamt Fachleute für kommunale Verkehrssysteme – wurden vertiefende Fragen gestellt. Auch im Anschluss an die Veranstaltung mussten die beiden städtischen Vertreter noch lange Rede und

Antwort stehen. Im Mittelpunkt des Interesses standen dabei Fragen nach der Finanzierung und nach der Art und Weise, wie ein derartiges komplexes Projekt gesteuert wird. Inwieweit externe Kräfte einbezogen werden und in welchem Umfang eigene Kräfte und Mittel eingesetzt werden können. »Überall, wo wir hinkommen, wird unser Konzept mit offenen Ohren aufgenommen und wir ernten immer wieder Anerkennung auch von den Planern und Spezialisten«, kommentiert Hartmut Sugg seinen Eindruck.

**In Kassel heißt die Stadtbahn Regio-Tram**  
Werbung in Sachen Stadtbahn betrieb auch Baubürgermeister Ulrich Frey im Rahmen einer Informationsveranstaltung zur »Regio-Tram« in Kassel. »Regio-Tram« – das ist ein anderer Name für »Stadtbahn«, die derzeit die Gemüter in der hessischen Residenzstadt bewegt. Macht sie Sinn und vor allem, wie muss sie geführt werden, um wirklich erfolgreich zu sein? Diese Frage beschäftigt seit geraumer Zeit die Kasseler Bürgerschaft. Um darauf fachkundig



Auch das Fachpublikum auf der Hannover-Messe war vom Heilbronner Stadtbahn-Konzept begeistert.



Die Kasseler Bürgerschaft ist für die »Regio-Tram« (Stadtbahn). Bürgermeister Ulrich Frey stellte in einem Vortrag das Heilbronner Konzept vor.



Antwort zu bekommen, wurde der Heilbronner Baudezernent zu einem Vortrag eingeladen. Frey präsentierte vor über 250 Interessierten das Heilbronner Stadtbahn-Konzept. Hellhörig wurde das Publikum besonders bei den bisherigen Ergebnissen. Seit der Eröffnung des ersten Streckenabschnitts, sagte Frey, habe sich dort die Zahl der Fahrgäste mehr als verdreifacht. Auch für die Stadtentwicklung sei die Bahn ein wichtiger Motor. Dem Kasseler Auditorium rechnete er vor, dass die Stadtbahn private und öffentliche Investitionen

in Höhe von 250 Millionen Mark nach sich ziehe. Voraussetzung für den Erfolg der Stadtbahn sei allerdings, dass sie bis ins Zentrum hinein fahre. Nur dann mache eine Stadtbahn überhaupt Sinn. Vor und nach der Veranstaltung sahen sich die Kasseler die Heilbronner Stadtbahn auf den Präsentationswänden genauer an. Das gesamte Konzept kam gut an, wobei man sich insbesondere über die Schnittstellen zwischen Stadtbahnplanung und der städtebaulichen Gestaltung beeindruckt zeigte.

# Viel Bewegung im Untergrund

Rückbau der Allee-Unterführung an der Kreuzung Allee/Kaiserstraße/Moltkestraße

Es tut sich was in der Allee. Das haben inzwischen auch die Autofahrer gemerkt. Zwischen der Einmündung in die Fußgängerzone auf



Höhe der Harmonie bis kurz vor die Post-Passage ist der Verkehr verlegt worden. Der provisorische Fußgängerübergang ist geblieben. Grund für diese Maßnahme: Der östliche Teil der Passage an der Kreuzung Allee/Kaiserstraße/Moltkestraße wird zurückgebaut, verfüllt und für die Stadtbahn vorbereitet.

## Beton wird recycelt

Zur Zeit wird in diesem Teil der Überbau aus Stahlbeton abgebaut.

Große Scheren beißen sich in den Beton und nehmen ihn auseinander. Die Scheren arbeiten nicht lauter als der normale Straßenverkehr. Das Betonmaterial wird recycelt und später bei der Verfüllung wieder eingebaut. Anders sieht es mit der Stahlbewehrung aus. Auch sie wird recycelt, dann aber in den Wertstoffkreislauf zurückgeführt. Ab dem 22. Mai wird mit dem Verfüllen begonnen. Zunächst werden die Arbeitsräume um den Zugang zur Harmonie schichtweise verfüllt. Vom 29. Mai bis zum 30. Juni geht dann Schritt für Schritt die Verfüllung des östlichen Teils der Passage voran.

## Neuverlegung der Versorgungsleitungen

Mit dem Abbruch und der Verfüllung allein ist es jedoch bei weitem nicht getan. Unsichtbar für den Außenstehenden wurde bereits seit dem 1. Dezember letzten Jahres im Untergrund kräftig gearbeitet. »Da mussten die ganzen Versorgungsleitungen neu verlegt werden«, sagt Bernhard Neumann vom städtischen Tiefbauamt. Dies

betrifft die Stromleitungen der ZEAG, die Fernmeldeleitungen der Telekom und die städtischen Versorgungs- und Technikabel. Die Versorgungsleitungen werden auf verschiedenen Ebenen eingebaut. Vom 22. bis 29. Mai sind die Abwasserkanäle dran. Ab 29. Mai bis Mitte Juni werden Gas- und Wasserleitungen verlegt. Seit Ende der Heizperiode sind die Fernwärmeleitungen still gelegt. Ihr Einbau erfolgt erst in der zweiten Bauphase im westlichen Teil. Läuft alles nach Plan, geht die neue Fernwärmeleitung am 25. September in Betrieb.

## Stromversorgung für die Stadtbahn

Was später nicht zu sehen sein wird: Vor der Verfüllung ist ein wichtiges Element für die Stadtbahn bereits installiert worden, ein so genanntes »Unterwerk«. Es handelt sich dabei um eine Anlage, die die Oberleitungen der Stadtbahn mit 750 Volt Gleichstrom für den Streckenschnitt

vom Hauptbahnhof bis zum Friedensplatz versorgt. Das Unterwerk ist vier Meter hoch, hat eine Grundfläche von 100 Quadratmetern und reicht über zwei Etagen: eine Etage für die Kabel und eine Arbeitsetage mit Schaltkästen, Bedienschränken und einem kleinen Arbeitsplatz. Das Unterwerk allein kostet rund 2 Millionen Mark. Es ist vom Treppenhaus der Harmonie aus zugänglich.

## Provisorische Decke für den Verkehr

Insgesamt werden rund 9 100 Kubikmeter verfüllt. Rund ein Zehntel der Verfüllung stammt aus dem aufbereiteten Abbruchmaterial. Das restliche Recyclingmaterial muss geliefert werden. Am 25. Juli ist die Verfüllung des östlichen Teils der Passage abgeschlossen. Ein provisorischer Fahrbelag für den Verkehr wird noch am gleichen Tag aufgebracht. Anschließend wird der Verkehr von der westlichen Seite auf die östliche verlegt. Gleichzeitig wird damit begonnen, den westlichen Teil der Passage abzutragen und zu verfüllen.



Die Unterführung an der Kreuzung Allee/Kaiserstraße wird abgetragen, verfüllt und für die Stadtbahn vorbereitet.

# Ab Juni sicher über die Gleise der Stadtbahn



Die neue Fußgängerbrücke an der Stadtbahn-Haltestelle Berufsschulzentrum.



Der alte Bahnübergang wird zurückgebaut.

# Neue Fußgängerbrücke an der Haltestelle Berufsschulzentrum

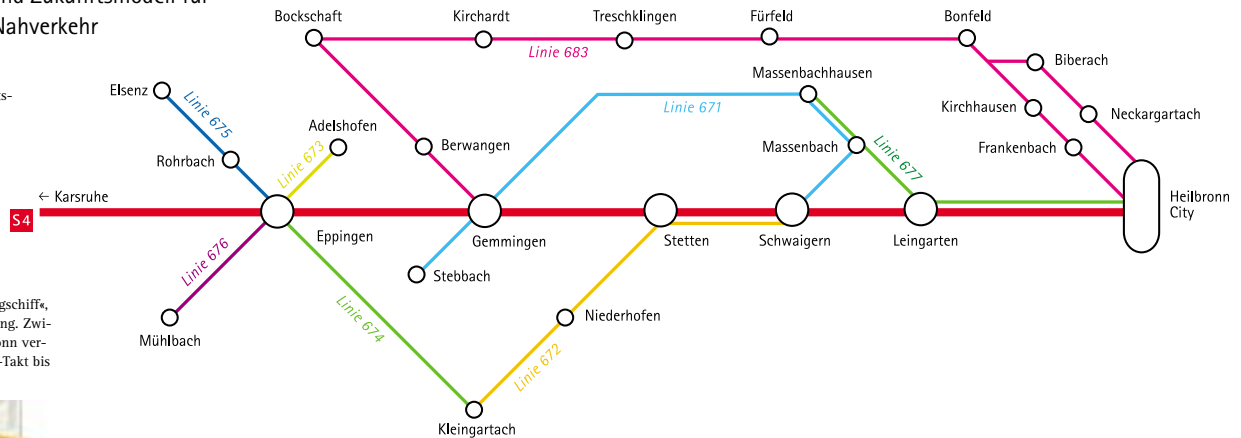
Am 5. Juni ist es soweit: Dann wird die Fußgängerbrücke am Berufsschulzentrum freigegeben. Derzeit fehlt noch die Beschichtung des Betons. Bis 31. Mai soll auch diese Baumaßnahme abgeschlossen sein. »Damit ist an dieser Stelle ein sicherer Übergang über die Gleise der Stadtbahn gewährleistet«, sagt Tiefbauamtsleiter Hartmut Sugg. Dies kommt nicht nur den Schülerinnen und Schülern des Berufsschulzentrums zugute. Auch die Anwohner auf beiden Seiten der Stadtbahnstrecke brauchen nun nicht mehr über die Gleise zu gehen, um mit der Stadtbahn nach Heilbronn oder in Richtung Eppingen, Bretten oder Karlsruhe zu fahren. Rund 1,5 Millionen Mark hat das imposante Bauwerk

gekostet, sagt Reiner Büschel von der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft. Allein die behindertengerechte Rampe ist 48 Meter lang und der Übergang über die Stadtbahngleise misst stattliche 20 Meter. Rampe, Treppe und Übergang sind gut 2,50 Meter breit. Dadurch wird gewährleistet, dass selbst zu Stoßzeiten kein Gedränge entsteht. So werden Wartezeiten beim Verlassen des Bahnsteiges verhindert. Der alte Bahnübergang wird zurückgebaut, auch die Fahrradabstellanlage. Diese wird jedoch wieder neu errichtet. Mit der neuen Fußgängerbrücke an der Haltestelle Berufsschulzentrum ist ein weiteres Mosaiksteinchen im Stadtbahn-Konzept verwirklicht.

# Stadtbahn Flaggschiff des Verkehrsverbundes

Aushängeschild und Zukunftsmodell für den öffentlichen Nahverkehr

Für Gerhard Gross, Geschäftsführer des Heilbronner Verkehrsverbundes (HNV), ist die Stadtbahn Aushängeschild und zukunftsweisendes Modell für den öffentlichen Nahverkehr. »Für unser Netz ist die Stadtbahn schon heute ein wichtiger Bestandteil und nach außen hin so etwas wie unser Flaggschiff, unterstreicht er seine Meinung. Zwischen Eppingen und Heilbronn verkehrt sie im 20/30-Minuten-Takt bis spät in die Nacht.



**Stadtbahn tariflich voll in den Heilbronner Verkehrsverbund integriert**  
Die Stadtbahn fährt auf eigenen Schienen künftig bis in die Innen-

stadt. Sie ist neben den Zügen der Deutschen Bahn AG und den Bussen ein weiteres öffentliches Verkehrsmittel. Dennoch ist sie kein eigenes System, sondern tariflich voll in den HNV integriert. Die Fahrpreise gelten auf den HNV-Strecken für die Stadtbahn ebenso wie für Bus und Bahn.

**Umsteigen kein Problem**  
»Die Einbindung der Stadtbahn in

den HNV hat für die Nutzer natürlich einen großen Vorteil: Beim Umsteigen beispielsweise vom Bus in die Stadtbahn oder umgekehrt brauchen sie keine weitere Karte zu lösen«, erklärt Gross. Wer etwa von Horkheim nach Eppingen will oder von Neckargartach nach Schwaigern, löst beim Einsteigen in den Bus gleich die Karte für den jeweiligen Zielort auf der Stadtbahnlinie, genau so wie von Böckingen nach

Neckarsulm. Im nächsten Jahr wird die Stadtbahn bis in die Heilbronner Innenstadt fahren, Ende 2003 bis nach Öhringen. Ein weiterer Ausbau in Richtung Neckarsulm ist bereits in Vorbereitung.

**Busverkehr als Zubringer für die Stadtbahn**  
Von dieser Entwicklung ist auch der Busverkehr betroffen. Als Zubringer zur Stadtbahn wird sich der Busver-

kehr künftig noch stärker an der Stadtbahn ausrichten. Das heißt konkret, dass beispielsweise die Ankunfts- und Abfahrtszeiten miteinander harmonisiert werden. Neben dem Hauptbahnhof entsteht an der Kreuzung Allee/Moltkestraße ein zweiter Verkehrsknotenpunkt für den öffentlichen Nahverkehr. Auch die Führung der Buslinien wird sich künftig stärker an den Haltepunkten der Stadtbahn orientieren. Jetzt

schon führt der HNV einzelne Buslinien im Landkreis näher an die Stadtbahn heran. So fährt ab dem Sommerfahrplan beispielsweise die Linie 683 nicht mehr von Heilbronn über Kirchardt weiter in Richtung Westen, sondern nach Süden zum Anschluss an die Stadtbahn in Gemmingen. Auf diese Weise werden die Landkreisgemeinden besser an die Stadtbahn angebunden.



Leserbrief

*Sehr geehrter Herr Krüger, ich finde die Stadtbahn gut. Es fehlt jedoch eine Toilette und ich vermisse Halteriemer fürs Fahrrad. An einem Sonntag von Karlsruhe kommend, musste ich das Rad mit der Hand fest halten. Ich möchte wissen, wie weit man mit dem 20-Mark-Ticket fahren kann, ob ich damit Schwarzwaldorte erreichen kann und welche Anschlüsse es in welche Richtung gibt. Und kann ich auch für die Stadtbahn die BahnCard benutzen?*  
Besten Dank,  
Margot Frieß

**Antwort der Stadtwerke**

Sehr geehrte Frau Frieß, vielen Dank für Ihre Anfragen. Toiletten sind zur Zeit nur im Bistro-Wagen der Stadtbahn vorhanden. Dieser wird allerdings nur selten auf der Strecke Eppingen-Heilbronn eingesetzt. Wir sind aber dabei, die Stadtbahn mit Toiletten nachzurüsten. Die Kosten dazu werden derzeit geprüft. Bei Neubestellung von Stadtbahnfahrzeugen wird künftig in jedem Fall auf die Ausstattung mit Toiletten geachtet.

Die Ausstattung von Stadtbahnzügen mit Fahrradhalteriemer erscheint sinnvoll. Wir haben die Anregung an die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft weiter geleitet. Sie ist für die Ausstattung zuständig.

Das 20-Mark-Ticket gilt für alle Bus- und Bahnstrecken im gesamten Karlsruher Verbundgebiet, einschließlich der Stadtbahnstrecke zwischen Eppingen und Heilbronn. Das Verbundnetz reicht bis in den Nord-schwarz-wald. Mit dem 20-Mark-Ticket können somit von Heilbronn aus Schwarzwaldorte wie Bad Herrenalb oder Döbel bequem erreicht werden. Anschlüsse zu anderen Schwarzwaldorten bestehen. Nähere Informationen dazu erteilt der Heilbronner Verkehrsverbund, Telefon 07131-8888-60.

Die BahnCard ist ein Angebot der Deutschen Bahn AG. Sie gilt nicht für die Stadtbahn. Sofern Anschlüsse bestehen, kann jederzeit von der Stadtbahn auf die Züge der Deutschen Bahn umgestiegen werden.  
Alfred Krüger,  
Stadtwerke Heilbronn



## Der »Vater der Stadtbahn«

Porträt von Dieter Ludwig



Hertz-Preis der Badenwerkstiftung und die Ehrendoktorwürde der Technischen Hochschule (Universität) Karlsruhe.

Er gilt als »Vater der Stadtbahn«: Dieter Ludwig, seit 1976 Chef der Karlsruher Verkehrsbetriebe. Im Jahr 1978 übernahm er zusätzlich die Leitung der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG), einer regionalen Eisenbahngesellschaft, die sich im Besitz der Stadt Karlsruhe befindet.

Bei den neuen Verbindungen konnten die Fahrgastzahlen gegenüber dem früheren Busverkehr kräftig gesteigert werden. Vor allem wurden mit den komfortablen Stadtbahnwagen, die alle direkt in die Karlsruher Innenstadt fahren, auch viele Autofahrer für den öffentlichen Nahverkehr zurückgewonnen.

fahrzeuge« im September 1992 auf der Strecke Karlsruhe-Bretten eingesetzt werden. Inzwischen fahren Ludwigs gelbe Wagen auch nach Baden-Baden, Bruchsal, Wörth und Bietigheim-Bissingen. Das Streckennetz der Karlsruher Stadtbahn ist mittlerweile 400 Kilometer lang.

**Ein Erfolgsrezept setzt sich durch**  
Unter Führung des dynamischen Bauingenieurs nahm der öffentliche Nahverkehr in Karlsruhe und Umgebung einen großen Aufschwung. Während andere Städte noch in den 70er und 80er Jahren ihre Straßensysteme abschafften, bastelte Ludwig bereits am Ausbau der Karlsruher Gleisspinn. In der Folgezeit wurde das Stadtbahnnetz in alle Himmelsrichtungen ausgeweitet. Die größeren Stadtteile von Karlsruhe sind inzwischen alle an das Schienennetz angebunden. Auch in der Region ging es kräftig voran: In den 80er Jahren wurde die Hardtbahn nach Linkenheim-Hochstetten gebaut, es folgten Neubaustrecken nach Rheinstetten und Stutensee.

**Stadtbahn auf Bundesbahngleise geschickt**  
Während bei den Stadtbahnstrecken in der Region Karlsruhe die Fahrgastzahlen ständig stiegen, gingen sie bei den Nahverkehrsverbindungen der damaligen Bundesbahn immer weiter zurück. Dies ließ Dieter Ludwig nicht ruhen. Er »erfand« die Stadtbahn auf Bundesbahngleisen. Hierfür musste – mit finanzieller Unterstützung des Bundesforschungsministeriums – ein Fahrzeug entwickelt werden, das unter der Gleichstromfahrlleitung der Straßenbahn ebenso fahren kann wie unter der Wechselstromfahrlleitung der Eisenbahn. Erstmals konnten die »Zweissystem-

**Netz bis nach Heilbronn verlängert**  
1997 wurde die Stadtbahnstrecke von Bretten nach Eppingen verlängert. Stadt und Landkreis Heilbronn hatten zuvor die Initiative ergriffen, die Bahn bis in das Oberzentrum der Region Franken und darüber hinaus bis nach Öhringen zu verlängern. Dieter Ludwig konnte rasch für diese Idee gewonnen werden. Am 26. September 1999 erreichten die Stadtbahnzüge den Heilbronner Hauptbahnhof. Die großen Erfolge von Dieter Ludwig machten ihn auch weit über die Grenzen seiner Heimatstadt bekannt. Er erhielt zahlreiche Auszeichnungen wie das Bundesverdienstkreuz, die Verdienstmedaille des Landes Baden-Württemberg, den Heinrich-

**In Verbänden aktiv**  
Auch in zahlreichen Verbänden des Verkehrswesens ist Dieter Ludwig aktiv. So amtiert er seit 1995 als Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), in dem alle größeren Verkehrsbetriebe Deutschlands zusammengeschlossen sind. Im Weltverband Union Internationale des Transports Publics (UITP) ist er Vizepräsident. Daneben ist der 60jährige Aufsichtsratsvorsitzender des Versicherungsverbandes Deutscher Eisenbahnen, Vorsitzender der Berufsgenossenschaft der Straßen-, U- und Eisenbahnen sowie Mitglied des Aufsichtsrates der Deutschen Bahn Netz AG.



Die Stadtbahn in Karlsruhe erwies sich als voller Erfolg. Die Fahrgastzahlen stiegen sprunghaft an.