

Leserbrief zu „Südostbahn rollt an den Baustart“ in den BNN vom 27.9.2010

Warum musste man 10 Jahre auf die Südostbahn warten?

Ganz einfach: Zunächst musste der Tunnelbau in der Kaiserstraße in trockene Tücher gebracht werden. Mit einem Ausbau der Ludwig-Erhard-Allee und der Kriegsstraße bis zur Karlstraße - ohne den gigantischen (und sehr teuren) Umbau des Ettlinger Tors und vor Beginn der so genannten „Kombilösung“ - hätten in Karlsruhe viele Bürgerinnen und Bürger bemerkt, dass ein Tunnel in der Kaiserstraße und der Autotunnel in der Kriegsstraße nicht mehr notwendig gewesen wären.

Jetzt baut man die für den ÖPNV während der Bauzeit des Tunnels in der Kaiserstraße lebenswichtige Umfahrung. Ein Anschluss des neuen Stadtviertels Südost ist mit dieser Streckenführung laut den Aussagen im Erörterungstermin dieser Strecke weder von den VBK beabsichtigt noch wirklich gegeben, wie man auch auf dem Foto mit der eingezeichneten Streckenführung erkennen kann.

Im Erörterungstermin der Südostbahn stellte ich als Einwendung fest, dass die neuen Bahnsteige nicht ausreichend barrierefrei angelegt sind. Man braucht für die existierenden wie auch für die gerade neu bestellten Mittelflur-Zweissystembahnen für einen barrierefreien Einstieg 55 cm hohe Bahnsteige, die geplanten Bahnsteige aber sind ausschließlich mit 34 cm Höhe bei 75 m Länge angelegt. Bei eventuellen Betriebsstörungen am Durlacher Tor werden diese Straßenbahntypen aber auf dieser Strecke fahren.

Ferner kennt man nicht die Linien (mit Ausnahme der erwähnten Linie 6), die auf dieser Strecke verkehren sollen, und man hat den notwendigen Abzweig Richtung Bahnhof weggelassen. Wie gern hätte man diese Erweiterung des ÖPNV mit Hurra begrüßt, wenn hier nicht wieder eine nicht vollständig durchdachte, eben Karlsruher Lösung gebaut würde.

Gudrun Vangermain

(veröffentlicht in den BNN vom 30.9.2010)