



# kreisfahrkehr

ZEITSCHRIFT FÜR VERKEHR & UMWELT  
VCD-KREISVERBAND KARLSRUHE E.V.

OKTOBER 1992  
NR. 4/92

## U-Bahn in Karlsruhe??



**U-Straßenbahn in Karlsruhe • Erfahrungen aus anderen Städten • Carsharing - in Karlsruhe jetzt Realität • Stadtbahn nach Bretten • Aachen: fußgängerfreundlich und autoarm • Flugplatz Forchheim Stadtbahn nach Wörth • BahnCard - von Karlsruhe aus**

## Editorial

### Kairo - Kopenhagen - Karlsruhe

Großstadtflair, belebte Boulevards und pulsierender Verkehr - Sie denken an New York, Tokio ... nein Karlsruhe im Jahre 2001, die Bundesgartenschau wurde gerade eröffnet. Sie fahren mit der Linie B - die zum zehnjährigen Jubiläum nächstes Jahr nach Heilbronn verlängert wird - von Bretten nach Karlsruhe. Noch ziehen Sie überlegen am Autostau auf der Durlacher Allee vorbei, doch gleich tauchen Sie ein in den Untergrund. Die neue U-Stadtbahn wurde gerade noch rechtzeitig zur Bundesgartenschau fertig. Zwar sind noch deutliche Engpässe vorhanden, und selbst Stehplätze sind begehrt. Dafür entschädigte Sie ein frisch gebrühter Kaffee, den Ihnen der Bordsteeward mit einem freundlichen Lächeln überreichte.

An der Haltestelle "Marktplatz/Tief" steigen Sie aus. Kühler Beton, gleißender Stahl und der typische Geruch von U-Bahn-Schächten - ein Hauch von Fernweh streift Sie. Doch bevor Sie der Luftzug der davonbrausenden Bahn erfaßt, suchen Sie lieber die Rolltreppe zum rettenden Tageslicht auf. Doch da prangt ein Schild "Außer Betrieb", und Sie erreichen die Linie 3 - zu der Sie eigentlich umsteigen wollten - nicht mehr. Auf dem elektronischen Fahrgastinformationsdisplay sehen Sie gerade noch: "Anschluß zur Linie 3 Richtung Hauptbahnhof in 1 Minute" blinken und Sie

wissen, Sie haben keine Chance. Aber Sie sind nicht ohne Hoffnung, ihren Arbeitsplatz nahe der Kriegsstraße in Zukunft besser zu erreichen. Während man früher davon ausging, daß die zentrale Kaiserstraße das Hauptziel in der Innenstadt sei, wird derzeit wieder über bessere Umsteigemöglichkeiten diskutiert, da immer mehr Fahrgäste Richtung City-Süd fahren möchten. Sie fragen sich, warum keine einzige Regionallinie direkt in die Kriegsstraße fährt, da nach dem Stadterneuerungsprogramm neue Geschäfts- und Dienstleistungszentren dort entstanden sind. Und deshalb müssen die Kunden und Angestellten sowieso viel zu weite Wege zurücklegen. Sie erinnern sich an die notorischen Kritiker von 1992, die damals partout eine Straßenbahn in der Kriegsstraße haben wollten...

Doch Vorzüge hat so eine U-Stadtbahn schon. Ganz abgesehen vom metropolitanen Flair kann das Brigandefescht - früher nur an wenigen Tagen - nun den ganzen Sommer auf dem Marktplatz stattfinden. Etwas neidisch schauen Sie allerdings auf die nahe Provinz. In Rastatt wurde vor kurzem Deutschlands schnellste U-Bahn eröffnet. Nach der Streckenbegradigung taucht der ICE unter der Stadt durch. Warum eigentlich nicht auch in Karlsruhe? Die Stadtbahn auf die Kriegsstraße und den ICE München-Paris durch den U-Bahntunnel.

Die Redaktion

## IMPRESSUM

**kreisfairkehr** nr. 4/92, 2. Jahrgang, Erscheinungsdatum 23. Oktober 1992 • **kreisfairkehr** ist die Zeitschrift des VCD-Kreisverbandes Karlsruhe e.V. (Karlsruhe-Stadt/Land, Rastatt, Baden-Baden) und erscheint viermal jährlich. Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Nichtmitgliedern wird er zu einem jährlichen Bezugspreis von DM 12,- zugesandt • **Herausgeber:** VCD-Karlsruhe e.V., Kronenstraße 9, 7500 Karlsruhe 1 • **Redaktion:** A. Gaymann, R. König • **MitarbeiterInnen:** D. Balle (db), A. Dürr (ad), A. Gaymann (ag), S. Haas (sv), J. Kaiser (jk), R. König (rk), W. Melchert (wm), E. Ruyter (er), H. Sander (hs), K.-P. Schmidt-Kufek (sk), R. Schneider (rs), E. Schüber (es) • **Fotos:** sk, rk • **Anzeigen:** es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 2/92 • **Auflage:** 4.000 • **Druck:** Druckcooperative Karlsruhe • **nächste Ausgabe:** Januar 1993



Der Verkehrsclub  
für Umweltbewusste  
...auch in Karlsruhe

### VCD-Kreisverband Karlsruhe e.V.

Kronenstraße 9, 7500 Karlsruhe 1  
Tel. (0721) 69 76 48 0  
(im Umweltzentrum Karlsruhe)

**Öffnungszeiten:**  
(VCD-Büro im Umweltzentrum)  
Montag 16.30-18.30

**Bankverbindung:**  
Konto 953695/Sparda Bank Karlsruhe  
(BLZ 660 905 00) (auch für Spenden!)

### VCD-Treffen:

jeden 1. Dienstag/3. Montag im Monat  
im Umweltzentrum (20 Uhr)

### Treffen der Arbeitskreise:

- **Öffentlicher Verkehr:** Kontakt Edgar Schüber (37 65 95, 61 64 74)
- **AutoTeilen:** Kontakt Bernd Reinkunz (85 68 61)
- **Innenstadtverkehr:** Kontakt Rainer König (6809-140, 81 52 11)

### neue Adresse des VCD:

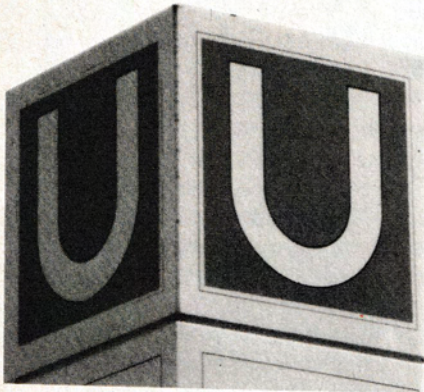
VERKEHRSClub  
DEUTSCHLAND e. V.  
Eifelstr. 2 • 5300 Bonn 1  
Telefon 0228/9 85 85-0

## Inhalt

U-Straßenbahn in Karlsruhe	3
Stadtfairkehr Karlsruhe	4
U-Bahnen - Erfahrungen aus anderen Städten	5
Neuer Computer in unserer Geschäftsstelle	10
Carsharing - in Karlsruhe jetzt Realität	11
Stadtbahn nach Bretten	12
Aachen: fußgängerfreundlich und autoarm	13
Kontaktpersonen im Landkreis	14
Flugplatz Forchheim	16
Stadtbahn nach Wörth	18
BahnCard - von Karlsruhe aus	20

Dieser **kreisfairkehr** ist gedruckt auf **Alsa-print-Papier**, das zu 100% aus Altpapier hergestellt und ohne Chlor (mit Wasserstoffperoxid) gebleicht wird.

# U-Straßenbahn in Karlsruhe



Während vor einigen Jahren noch ehrgeizige Pläne geschmiedet wurden - in einem sogenannten "Ypsilon" sollte die Innenstadt zwischen Hauptbahnhof, Mühlburger und Durlacher Tor für den ÖPNV großräumig untertunnelt werden - bäckt man nun aufgrund schrumpfender Haushalte kleinere Brötchen. Ein sogenannter "bypass" unter der Kaiserstraße soll zumindest die Regionallinien in diesem Bereich aufnehmen und damit den Kapazitätsgrenzen oberhalb wieder Luft verschaffen. Anders als in den "klassischen" U-Bahn-Städten in Nordrhein-Westfalen, wo U-Bahnen primär errichtet wurden, um Platz für den Autoverkehr zu schaffen, sollen sie in Karlsruhe der Verbesserung des ÖPNV dienen. Ein Sonderfall also, der eine pauschale U-Bahn-Kritik von vornherein verbietet. Zur Beurteilung heranzuziehen sind dennoch preiswertere und schneller zu realisierende Varianten am Tageslicht, die zudem städtebaulich erwünschte Nebeneffekte erzielen.

## Die Varianten

Zurück geht diese Frage auf die richtungsweisende Entscheidung über den "Verkehr in der Stadt" im Februar 1992 (wir berichteten). Nicht zuletzt aufgrund eines VCD-Vorschlags, der von einigen Fraktionen aufgegriffen wurde, sollte die unweit der Kaiserstraße verlaufende Kriegsstraße bezüglich der Aufnahme von Straßenbahngleisen geprüft werden. Für beide grundsätzliche Varianten wurden je 5 Alternativen geprüft. In der **Kriegsstraße** werden die Unterführungen für den Autoverkehr entweder ganz zugeschüttet oder auf die ganze Länge ausgedehnt und eine mit der Durlacher Allee vergleichbare mittige Führung der Straßenbahn vor-

*Müssen die Karlsruher bald in den Untergrund, wenn sie mit der Straßenbahn in die City wollen? Zur Entlastung der zentralen Kaiserstraße vom immer dichter werdenden ÖPNV sollen - nach den Vorstellungen der Stadtverwaltung - zwei Tunnelröhren gegraben werden. Die ebenerdige Alternative Kriegsstraße wird in einer kürzlich veröffentlichten Studie verworfen; Konflikte mit dem Autoverkehr und eine zu große Entfernung von der Kaiserstraße werden als Begründung angeführt. Der VCD hat die Studie einmal unter die Lupe genommen.*

geschlagen, oder es werden verschiedene Aufständereien der Straßenbahn im Bereich der Rampen für den Autoverkehr bzw. eine völlige Seitenlage der Gleise erwogen. Die Varianten auf der Kriegsstraße lassen sich fast alle innerhalb von zwei bis drei Jahren Bauzeit und mit Baukosten von rund 75 Mio DM verwirklichen. Für die **U-Bahn** werden verschiedene zweigleisige bzw. zwei eingleisige Röhren in unterschiedlicher Tiefe und mit unterschiedlicher Führung (unter der Kaiserstraße bzw. unter der Zähringerstraße) geprüft. Die Bauzeiten für die U-Strab-Varianten betragen allesamt sechs bis neun Jahre und verursachen Baukosten von deutlich über 300 Mio DM. Nach einer vergleichenden Bewertung kommen die Gutachter aus Stadtplanungs-, Tiefbau-

der Automobilisten wird nicht thematisiert. Gravierend ist allerdings, daß die Perspektive der Stadtentwicklung bis ins nächste Jahrhundert für die Planungen offenbar keine Rolle spielt. Verkehr als Selbstzweck - eine Bankrotterklärung der Stadtentwicklungsplanung vor dem Verkehr?

## Wie entwickelt sich die Stadt?

Zentrale Annahme der Studie ist, daß sich auch langfristig die Hauptziele in der Innenstadt im Bereich der Kaiserstraße befinden werden. Langfristig bleibt jedoch eine Entzerrung und Ausweitung des Innenstadtzentrums ohne Alternative. Die Überlastung im Bereich der zentralen Kaiserstraße auf-



amt und Verkehrsbetrieben zu eindeutigen Empfehlungen pro U-Bahn und kontra Kriegsstraße.<sup>1</sup> Ob für derart weitreichende Entscheidungen die vorgelegte Studie eine tragfähige Basis darstellt, wird aus den Reihen des VCD zumindest bezweifelt - Gründe hierfür sind nicht schwer zu finden.

Die Studie konzentriert sich primär auf verkehrliche Aspekte, und zwar isoliert auf den ÖPNV. Die Gewinnung neuer Fahrgastpotentiale aus dem Kreis-

grund der starken Konzentration der Nutzungen (Handel, Verwaltung, Ausbildung und Freizeit) führt zunehmend zu Problemen (Mietpreiserhöhungen, Verdrängung angestammter Betriebe). Notwendige Wachstums- und Entwicklungsmöglichkeiten können vor allem durch eine flächige Ausweitung in Richtung Kriegsstraße gegeben werden. Die strukturelle Bedeutung einer zweiten Ost-Westachse für die Straßenbahn wird in diesem Zusammenhang nicht ausreichend gewürdigt. Die vorgenommene Fahrgast-Potentialabschätzung

<sup>1</sup> "Straßenbahn in der Kaiserstraße - Entlastung durch eine zweite Ost-West-Achse", Mitteilungen des Bürgermeisteramtes, Nr. 46/Mai 1992 und dort zu beziehen

für alternative Linienführungen berücksichtigt nur Erwerbstätige sowie Schüler/Studenten. Andere - zahlenmäßig bedeutsame - gewerbliche Nutzungen, Innenstadtbesucherverkehr sowie die Wohnbevölkerung finden keinerlei Berücksichtigung. Sie ist damit äußerst lückenhaft und steht auf keiner soliden Basis für derart weitreichende Planungen. Beispielsweise findet die Tatsache keine Beachtung, daß die Weststadt, heute in weiten Teilen im "Stadtbahn-schatten", durch eine Linienführung über die Kriegsstraße wesentlich besser erschlossen würde. Weiterhin wird die städtebauliche Funktion der Kriegsstraße sowie ihre Entlastung durch die Verkehrsberuhigung der Innenstadt nicht in die Betrachtungen miteinbezogen.

### Entlastung der Kaiserstraße durch eine U-Bahn?

Es wird behauptet, daß die Konzeption einer zweiten Ost-West-Achse "nicht vom Erschließungsbedarf vorgegeben wird, sondern einzig der Entlastung der Kaiserstraße dienen muß".

Gegenüber diesem kurzen Blickwinkel, der zudem mit den vorhandenen Zahlen nicht belegt werden kann, hat sich der ÖPNV mittelfristig vor allem auch am noch nicht erschlossenen Potential zu orientieren. Dazu gehört z. B. die Verlagerung motorisierten Individualverkehrs. Fahrgastpotentiale sind nicht nur beim zentrumsbezogenen Verkehr, sondern auch beim zentrumsnahen und beim nicht-zentrumsbezogenen Verkehr zu gewinnen. Der ÖPNV muß für sämtliche innerstädtischen und Stadt-Umland-Beziehungen eine Alternative zum Auto anbieten.

Das heutige Liniennetz ist ausschließlich auf die zentrale Kaiserstraße konzentriert. Die Gestaltung des zukünftigen Liniennetzes kann sich nicht ausschließlich an heutigen Fahrgastfrequenzen an den Haltestellen der Kaiserstraße orientieren; sie sind u.a. ein Resultat der heutigen Linienführung. Die angegebenen Zahlen ("60 % der Fahrgäste haben ihr Ziel an einer der zentralen Haltestellen am Europaplatz, Herrenstraße oder Marktplatz") erlauben keine Differenzierung nach Ziel- und Durchgangsverkehr; Umsteiger, die

ihre Ziele nicht direkt in der Kaiserstraße haben, fallen unter den Tisch.

Die in der Studie ermittelte Entlastung der Kaiserstraße würde demnach bei einer U-Straßenbahn 50 % betragen, bei der Kriegsstraße würden hingegen 84 % der Straßenbahnzüge und 75 % der Fahrgäste in der Kaiserstraße verbleiben. Dabei wird davon ausgegangen, daß auf der Kriegsstraße keine durchgehenden Ost-West-Linien geführt werden (!) und im Bereich der Kaiserstraße zusätzliche Straßenbahnzüge eingesetzt werden müssen. Damit ist selbstverständlich keine Entlastung der Kaiserstraße möglich.

Viel gravierender ist allerdings, daß die angegebene Entlastung der Kaiserstraße mit den vorgeschlagenen U-Bahn-Varianten nicht erreicht werden kann ohne eine unterirdische Anbindung der Linie A am Marktplatz, deren Kosten und Bauzeit in der Studie nicht vorgesehen sind. Die Entlastung käme auch zu spät, da die Bauzeiten aller U-Strab-Varianten den Realisierungszeitraum derzeit geplanter Stadtbahnprojekte übersteigen. Zusätzliche Entlastungsmaßnahmen wären also vor Vollendung des U-Bahn-Projektes in jedem Fall erforderlich. Demgegenüber werden für die wesentlich schneller zu realisierenden Varianten auf der Kriegsstraße keine Linienführungen untersucht, die für eine Entlastung der Kaiserstraße tauglich wären (durchgehende Ost-Westlinien) und die Flexibilität des Liniennetzes erheblich erhöhen würde.

## stadtfairkehr karlsruhe

### Neue Fahrpreise bei Straßenbahnen und Bussen

Seit 1. Oktober gelten wieder neue Fahrpreise. Diejenigen, die's betrifft, werden es schon bemerkt haben, für die anderen hier ein kurzer Überblick:

Umweltkarten kosten jetzt 49 statt 46 DM/Monat, im Abonnement mit Abbuchung 45 statt 42 DM, Jahreskarten Barzahler 490 statt 460 DM. Damit kostet die preiswerteste Umweltkarte jetzt über 40.-DM/Monat. Die Ausbildungskarten, ausgerechnet, wurden auch erhöht, von 34 auf 36 DM/Monat, die Semesterkarten entsprechend. Bekanntlich bekommen die Inhaber dieser Karten ja einen Monat dafür geschenkt, daß sie die Fahrkarte für das Semester im voraus kaufen. Die Rentnermonatskarte kostet jetzt 24 statt 23 DM. Besonders hart finden wir die Erhöhung der Mehrfahrtenkarten von 7 auf 8 DM für 4 Fahrten (Kinder von 3.50 auf 4 DM). Damit kostet eine Fahrt mit der Mehrfahrtenkarte jetzt genausoviel, wie die Einzelfahrkarte

noch vor kaum mehr als einem Jahr gekostet hat! Alte Mehrfahrtenkarten können bis zum 31.12. aufgebraucht werden.

Das Job-Ticket ist neu im Angebot, Firmenmonatskarten für Arbeitnehmer. Dazu mehr im nächsten Kreisfairkehr.

Neu ist auch, daß in den Bussen vom Durlacher Tor zum Wildparkstadion (bei KSC-Spielen) jetzt die normalen Fahrkarten auch gelten. Bisher mußte hier immer extra bezahlt werden.

### Neue Stehpreise für Autos

Ebenfalls zum 1.10. wurden die Parkgebühren erhöht.

In der Innenstadt, d.h. so etwa zwischen Kriegsstraße und Schloßachse und zwischen Kapellenstraße und Reinhold-Frank-Straße kostet jetzt jede angefangene Viertelstunde eine ganze Mark. Das ist ein Wort. Für 1 1/2 Stunden Parken ist schon eine City-Karte zu bekommen! Da sollte es eigentlich ein leichtes sein, auf die Straßenbahn um-

Forts. auf Seite 10

### Kosten und Bau

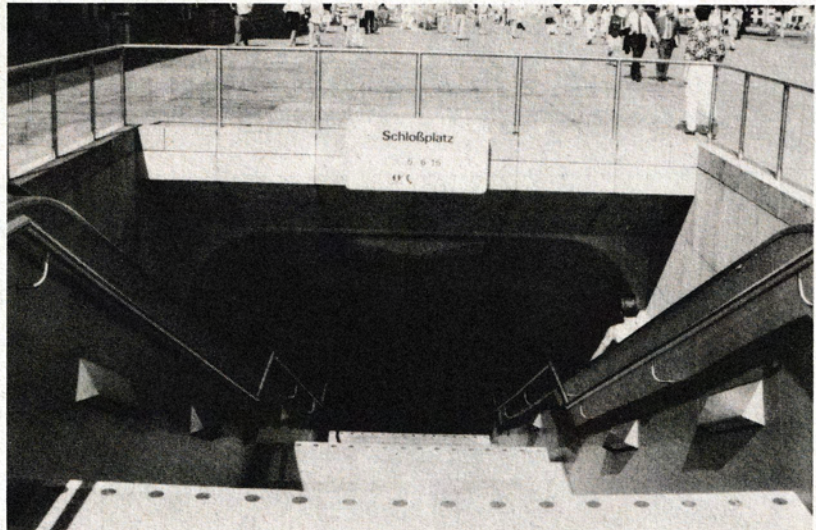
Die Gegenüberstellung von Investitions- und Folgekosten für die Varianten "U-Strab" und "Kriegsstraße" ist fraglich, insbesondere wenn jeweils gleiche jährliche Folgekosten in Höhe von zwei bis drei Mio DM angesetzt werden.

Baulichen und betrieblichen Aspekten bei der Umsetzung wird nur geringe Beachtung geschenkt. Moderne Bauverfahren sollen zwar einen "stadtbildschonenden" Baubetrieb ermöglichen, dennoch werden an den beiden Rampen sowie an den Haltestellen riesige Baugruben das Stadtbild über Jahre prägen. Abgesehen von einer verniedlichenden Unterschätzung der Bautätigkeit selbst gibt es kein Konzept für die Aufrechterhaltung des ÖPNV-Betriebs während der Bauzeit. Dies gilt sowohl für die Baugruben in der Kaiserstraße als auch für die Ost- und West-Rampen. Die Aussagen zur Bauzeit des U-Bahn-Baus sind mit Blick auf Beispiele anderer Städte und den Unwägbar-

keiten im Baugrund in Zweifel zu ziehen.

Alles in allem entsteht der Eindruck, daß die Studie primär dazu dient, Pro-Argumente für eine U-Strab zu sammeln und zu entwickeln. Sie ist somit kaum eine geeignete Grundlage für die Entscheidung des Gemeinderates über grundsätzlich mögliche Varianten. Hierfür sind zunächst differenzierte Betrachtungen der heutigen Fahrgastrelationen und -wünsche beim ÖPNV sowie möglicher Fahrgastpotentiale im Rahmen eines Stadtentwicklungskonzepts notwendig.

Erfreulich ist es, daß auch die Fraktionen im Gemeinderat sich nicht blind auf eine U-Bahn einlassen. Im Planungsausschuß wurden entgegen BNN-Meldungen tendenziell Positionen gegen die U-Bahn bezogen. In SPD und CDU ist die Meinungsbildung noch in vollem Gange, aber die Pro-U-Bahn-Stimmen



stellten nur Minderheitsvoten der jeweiligen Fraktion dar. Nach der Behandlung in den weiteren Ausschüssen wird im Dezember im Gemeinderat ab-

gestimmt. Man darf gespannt sein, wer - wie schon häufiger der Fall - umfällt.  
rk

## Unterirdische Verkehrsanlagen - Erfahrungen aus anderen Städten

In den vergangenen vier Jahrzehnten wurden in einigen deutschen und europäischen Großstädten neue unterirdische Nahverkehrsanlagen geschaffen. Die Städte erhofften sich hiervon eine Entzerrung der Verkehrssituation auf den Straßen, auf denen es als Folge der zunehmenden Motorisierung und der damit einhergehenden Verlagerung großer Verkehrsmengen vom öffentlichen zum motorisierten Individualverkehr immer enger geworden war. In einigen Fällen wurden einfach oberirdische Straßenbahnstrecken unter die Erde gelegt, und der freigewordene Straßenraum ermöglichte die Ausweisung von zwei zusätzlichen Fahrstreifen oder die Einrichtung von Fußgängerzonen.

Die Verkehrsbetriebe erhofften sich von diesem Schritt eine geringere Störanfälligkeit ihrer Systeme und sahen kürzere Fahrzeiten voraus. Gleichzeitig sollte das Image der städtischen Bimmelbahn abgestreift und durch das eines modernen, zukunftsorientierten Verkehrssystems ersetzt werden.

Und letztgenanntes war angesichts bereits eingetretener und der noch zu erwartenden Fahrgastrückgänge auch bitter notwendig, denn die Zahl der auf öffentliche Verkehrsmittel Angewiesenen ging bei der wachsenden Motorisierung stetig zurück. An die Stelle des

strapazierfähigen und leidgeprüften Beförderungsfalles trat der des kritischen Kunden, aus dem "Captive-Rider" des öffentlichen Nahverkehrs wurde zunehmend der "wahlfreie" Verkehrsteilnehmer, der auf einen privaten Pkw als Alternative zurückgreifen konnte.

Diese Entwicklung erforderte gleichzeitig auch ein Umdenken bei den öffentlichen Verkehrsbetrieben, die eine Wandlung von der traditionell verwaltenden Behörde zum modernen, flexibel am Verkehrsmarkt operierenden Verkehrsunternehmen zu vollziehen hatten. Eine Wandlung, die sich bei einigen Unternehmen schon seit Jahrzehnten hinzieht. Und mit der Einrichtung von unterirdischen Verkehrsanlagen hoffte man, dieses Ziel leichter zu erreichen, zumal da gleichzeitig an den Einsatz komplett neuer Fahrzeuge und die Einrichtung von Fahrgastinformationssystemen gedacht wurde.

Versüßt wurde Städten und Verkehrsbetrieben diese Entscheidung durch kräftige finanzielle Zuschüsse von Bund und Land. Das im Jahr 1967 beschlossene Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz ermöglichte erstmals derart gewaltige Investitionen im Bereich des öffentlichen Verkehrs und stellt nach wie vor die Nabelschnur für den Bau von Verkehrsanlagen dar.

Einige skeptische Stimmen sahen allerdings den Nachteil erheblicher Investitions- und Betriebskosten auf die öffentlichen Hände zukommen, andere wiederum erwarteten eine geringere Akzeptanz von Seiten der Fahrgäste, nicht zuletzt als Folge der unterirdischen Führung. Wiederum andere standen der Umwandlung von Schienenstrecken in Asphaltbänder kritisch gegenüber und deuteten dies als Kapitulation des öffentlichen vor dem Autoverkehr.

Es waren anfangs vor allem die Großstädte mit mehr als 500.000 Einwohnern, die den traditionellen U-Bahn-Städten Berlin und Hamburg folgten und eigene Tunnelstrecken bauten. Später kamen auch kleinere Städte dazu. Zu nennen sind hier Städte wie Stuttgart, Frankfurt, Hannover, Düsseldorf, München, Köln und Nürnberg sowie mehrere Ruhrgebietsstädte, aber auch kleinere wie Bonn und Bielefeld.

Der ursprünglich in einigen Städten beabsichtigte Ausbau zur reinen U-Bahn wurde aus finanziellen Gründen zugunsten einer Stadtbahn aufgegeben, die im Bereich der Innenstadt abschnittsweise unterirdisch und in Außenbereichen über der Erde geführt wird. Den parallel zu Tunnelstrecken noch bestehenden traditionellen Straßenbahnli-