

ANTRAG Stadtrat Lüppo Cramer (KULT) Stadtrat Erik Wohlfeil (KULT) KULT-Gemeinderatsfraktion vom 28.04.2015	Gremium: Termin: Vorlage Nr.: TOP:	13. Plenarsitzung Gemeinderat 30.06.2015 2015/0262 23 öffentlich
Ein-Waben-Tarif für die Karlsruher Innenstadt		

1. Die Stadt Karlsruhe setzt sich als größter Gesellschafter innerhalb des KVV für einen „Ein-Waben-Tarif“ ein, der in der Karlsruher Innenstadt gilt. Die technische Ausgestaltung (ob Ein-Waben-Karte oder rein elektronisches Ticket) hängt von den Kosten für Einführung und Betrieb ab.
2. Die Größe der „Kernwabe“ umfasst mindestens die Strecken zwischen Hauptbahnhof und Kaiserstraße (über Tivoli, Rüppurrer Straße zum Kronenplatz / Ettlinger Straße zum Marktplatz / über Karlstraße zum Europaplatz) sowie zwischen Kronenplatz und Europaplatz.
3. Die Ergebnisse des Touch-and-Travel-Kurzstreckenmodells in Heidelberg werden im Vorfeld evaluiert. Die Ergebnisse werden zuerst dem Gemeinderat und danach dem Aufsichtsrat des KVV vorgestellt.
4. Eventuelle Mehrkosten oder Mindereinnahmen durch das Karlsruher Innenticket werden dem KVV von der Stadt Karlsruhe erstattet.

Sachverhalt / Begründung:

Der ÖPNV in der Karlsruher Innenstadt hat aufgrund der Bautätigkeiten zur Kombilösung an Qualität deutlich verloren. Einige Stadtteile wie die Süd- oder Südweststadt wurden und werden auf Zeit oder gar dauerhaft von den guten Anbindungen in die City getrennt.

Nach Fertigstellung der Kombilösung müssen diese beiden Stadtteile selbst auf Kurzstrecken zur City und zurück umsteigen: entweder am Europaplatz oder am Marktplatz oder am Rüppurrer Tor. Damit verbunden ist ein längerer Umsteigeweg wegen der U-Haltestellen.

Um diese Nachteile auszugleichen, sollte sich die Stadt Karlsruhe innerhalb des KVV für die Wiedereinführung eines „Innenstadt-Tarifs“ (eine Kernwabe „Innenstadt“) einsetzen. Denkbar wäre neben der klassischen Ein-Waben-Karte für den Innenstadtbereich auch eine Kurzstreckenkarte auf Grundlage eines elektronischen Tarifs, wie ihn Touch-and-Travel bietet. Ein solches Modell wird gerade in Heidelberg erprobt. Für

die Erarbeitung eines solchen Modells sollten deshalb die Ergebnisse aus dem RNV Heidelberg oder vergleichbaren Versuchen anderer Städte evaluiert werden.

Die Stadt Karlsruhe könnte so

1. die Kurzstreckennutzung, die die Innenstadt kennzeichnet, verstärken
2. die Attraktivität des ÖPNV innerhalb der Stadt deutlich erhöhen
3. den Einwohnerinnen und Einwohnern einiger Innenstadtteile, insbesondere der Südwest- und Südstadt, einen gewissen Ausgleich geben für die Mobilitätsnachteile durch Bau und später Betrieb der Kombilösung.

Damit ein solcher Tarif nicht zu Lasten der anderen Gesellschafter des KVV geht, erstattet die Stadt Karlsruhe als größter Gesellschafter den Großteil der mögliche Mindereinnahmen oder Mehrkosten des KVV.

unterzeichnet von:
Lüppo Cramer
Erik Wohlfeil

Hauptamt - Ratsangelegenheiten -
19. Juni 2015