



STELLUNGNAHME zum interfraktionellen Antrag GRÜNE-Gemeinderatsfraktion KAL/Die PARTEI-Gemeinderatsfraktion DIE LINKE-Gemeinderatsfraktion	Vorlage Nr.:	2019/0760
	Verantwortlich:	Dez. 6
Öffentlichen Verkehr beschleunigen		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	24.09.2019	30	x	

Kurzfassung

Der Verwaltung liegt ein interfraktioneller Antrag der Parteien GRÜNE, KAL/Die Partei und DIE LINKE vor, den öffentlichen Verkehr zu beschleunigen.

Die Stadt Karlsruhe arbeitet in Planung, Ausführung und Betrieb eng mit den VBK zusammen. Auf die einzelnen Punkte des Antrages wird in den ergänzenden Erläuterungen eingegangen.

Die Stadtverwaltung nimmt sich der Beschleunigung des ÖPNV als dauerhafte Aufgabe an und bittet, den Antrag deshalb als erledigt zu betrachten.

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeeinsparungen)		
Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>					
Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Die Finanzierung wird auf Dauer wie folgt sichergestellt und ist in den ergänzenden Erläuterungen auszuführen: <input type="checkbox"/> Durch Wegfall bestehender Aufgaben (Aufgabenkritik) <input type="checkbox"/> Umschichtungen innerhalb des Dezernates <input type="checkbox"/> Der Gemeinderat beschließt die Maßnahme im gesamtstädtischen Interesse und stimmt einer Etatisierung in den Folgejahren zu					
IQ-relevant		Nein <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/>	Korridor Thema: Mobilität		
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	<input checked="" type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am		
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften		Nein <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/>	abgestimmt mit AVG, VBK		

Zu Punkt 1: Die Stadtverwaltung bevorrechtigt die Stadt- und Straßenbahnen und Linienbusse noch stärker als bisher bei den Ampelschaltungen.

Die Stadt Karlsruhe ist seit vielen Jahren im engen Kontakt mit den VBK und hat mit diesen zusammen einen Bevorrechtigungsgrad des ÖPNV an Signalanlagen erreicht, der als beispielhaft für das Bundesgebiet gilt. Ein wesentlicher Baustein hierbei ist unter anderem die so genannte Vorankündigungssignaltechnik, die den Straßenbahnen rechtzeitig vor dem Erreichen einer Kreuzung signalisiert, ob ohne Halt am Fahrsignal der Knotenpunkt passiert werden kann. Dies sorgt für eine Verringerung der Fahrzeiten und der Abbremsvorgänge. An fast allen Signalanlagen im Stadtgebiet wird eine weitreichende Bevorrechtigung des Straßenbahnverkehrs erreicht. Einschränkungen gibt es i. d. R. nur, wenn aus Verkehrssicherheitsgründen eine Koordinierung einer Signalanlage mit einer Nachbaranlage gewährleistet werden muss (Beispiel Kreuzung Brauerstraße/Gartenstraße wegen der örtlichen Nähe zur Kreuzung Kriegsstraße/Brauerstraße) oder aber der Straßenbahnverkehr sich wegen der Anzahl der Linien und Verkehrsbeziehungen gegenseitig blockiert (Beispiel Kronenplatz).

Zu den von der AVG genannten zehn Kreuzungen wurde im Schreiben der AVG an den Aufsichtsrat der AVG vom 14. Juni 2019 bereits Stellung genommen. In dieses Schreiben sind die Anmerkungen des TBA weitgehend eingeflossen. Ergänzend ist zu einigen Knotenpunkten Folgendes zu ergänzen:

Mendelssohnplatz sowie Kreuzung Rüppurrer Straße/Baumeisterstraße: Die Aussagen des AVG-Schreibens beziehen sich auf einen inzwischen überholten Baustellenzustand am Mendelssohnplatz. Zwischenzeitlich - vor Beginn der Gleisbauarbeiten in dem Bereich - wurde eine komplett andere Steuerung implementiert, die den Straßenbahnen eine verbesserte Freigabe ermöglicht. Beim Knotenpunkt Rüppurrer Straße/Baumeisterstraße haben die VBK den Hinweis des Tiefbauamtes aufgenommen und werden eine geänderte Abmeldetechnik einbauen, die wesentliche Zeit einsparen helfen wird. Dennoch wird dieser Knoten auch weiterhin wegen seiner Dimension und der damit verbundenen langen Räumzeiten sowie der Anzahl der Linien wartezeitanfällig bleiben. Hier ist erst durch die Wiederinbetriebnahme der Trasse Ettlinger Straße und der damit einhergehenden Reduzierung der Linienanzahl mit einer verbesserten Bedienung der Straßenbahnen zu rechnen.

Karlstraße/Ebertstraße: Dieser Knoten ist in direktem Zusammenhang mit der Kreuzung am Altbahnhof zu sehen. Bahnen mit Fahrtziel Hauptbahnhof können aus der Karlstraße erst freigegeben werden, wenn sie in die Haltestelle einfahren können. Eine Unterdrückung der südlichen Zufahrt des Knotenpunktes zugunsten der Bahnen von Norden wird von der Stadtverwaltung in Bezug auf die Verkehrssicherheit problematisch gesehen, da der linkseinbiegende Kfz-Verkehr von Norden mit unterschiedlichen Situationen konfrontiert wird, da er mal mit und mal ohne den straßenverkehrsrechtlich bevorrechtigten Geradeausverkehr von Süden freigegeben wird. Diese Problematik wird aktuell zwischen Stadtverwaltung (insbesondere Ordnungsamt und Tiefbauamt), den VBK und der Polizei diskutiert.

Bezüglich der übrigen aufgeführten Lichtsignalanlagen sowie weiteren Problemstellen steht das Tiefbauamt im Kontakt mit den VBK und wird, sofern die technischen Möglichkeiten bestehen, die Steuerungen im Sinne der VBK optimieren. Die erforderlichen Abstimmungen erfolgen im Rahmen eines regelmäßigen Arbeitskreises zwischen Tiefbauamt und VBK.

Zu Punkt 2: Das Schienennetz wird an den Stellen, an denen das erforderlich ist, so ertüchtigt, dass ein optimaler Durchsatz an Straßenbahnen möglich ist.

Die Stadtverwaltung steht in planerischen Belangen im engen Kontakt mit den VBK. Wünsche nach Netzergänzungen oder Anpassungen fließen durch die regelmäßigen Routinen und Abstimmungsgespräche in die laufenden Projekte ein.

Zu Punkt 3: Das Parken auf der Fahrbahn wird so geregelt, dass Bus- und Bahnverkehr nicht mehr direkt bzw. durch abgedrängten Rad- und Autoverkehr behindert werden.

An den öffentlichen Straßenraum werden viele konkurrierende Nutzungsansprüche gestellt. Neben dem fließenden Verkehr müssen auch die Bedürfnisse der Anlieger berücksichtigt werden. Im Zuge des Projektes „Faires Parken“ wurden alle Straßen in Karlsruhe dahingehend überprüft, dass neben der Wiederherstellung von nutzbaren Gehwegbreiten und legalen öffentlichen Stellplätzen auch ausreichend lange Ausweich- bzw. Begegnungsabschnitte im Straßenraum geschaffen werden können. Hierbei wurde natürlich das Busliniennetz der VBK mit in den Planungen berücksichtigt. Die Beispiele Belchenstraße und Enzstraße in Weiherfeld zeigen, dass hier Kompromisse möglich sind, die auch einem flüssigen Busverkehr dienen. Ebenfalls Bestandteil des Projektes ist eine konsequente Ahndung von Falschparkern durch das Ordnungsamt.

Inwieweit weitergehende Anpassungen im Straßenraum notwendig sind, wird jeweils von den VBK untersucht und in die städtischen Abstimmungsrunden zur Prüfung eingebracht.