



<b>STELLUNGNAHME zum Antrag</b>	Vorlage Nr.:	<b>2019/0934</b>
FDP-Gemeinderatsfraktion	Verantwortlich:	<b>Dez. 1</b>
<b>Nightliner und Takterweiterung</b>		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
<b>Gemeinderat</b>	<b>19.11.2019</b>	<b>21</b>	<b>x</b>	

**Kurzfassung**

Bereits heute besteht die Möglichkeit an allen Wochentagen, gegen 1 Uhr oder kurz danach aus der Innenstadt noch in alle Stadtteile zu kommen. Damit hat Karlsruhe auch an den Wochentagen ein sehr gutes Spät- bzw. Nachtangebot, das den Vergleich mit anderen Städten ähnlicher Größenordnung nicht scheuen muss. Auch die Begrenzung eines durchgehenden Nachtverkehrsangebots auf die Nächte Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag sowie Nächte auf einen Feiertag entspricht der Praxis der meisten vergleichbaren Städte.

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeinsparungen)		
Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>			545.000 EUR		
Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" 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	x	Nein		Ja	Korridor Thema:
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	x	Nein		Ja	durchgeführt am
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften		Nein	x	Ja	abgestimmt mit VBK

## **1) Die Stadtverwaltung setzt sich dafür ein, den Takt der Straßenbahnen um eine Einheit nachts zu verlängern.**

Eine zusätzliche Fahrt pro Nacht auf allen Linien (letzte Fahrt also 20 bzw. 30 min. später als heute) würde, begrenzt auf Montag bis Freitag früh, ca. 150.000 EUR pro Jahr Mehrkosten verursachen. Allerdings macht dies wenig Sinn, denn dies würde bedeuten, dass auf Strecken ohne Nightliner-Bedienung das Angebot in den Nächten nach Sonntag (also Montag früh) bis nach Donnerstag (also Freitag früh) die letzte Fahrtmöglichkeit aus der Innenstadt gegen 1.30 Uhr wäre, am Wochenende (also Samstag und Sonntag früh) aber bereits gegen 1.00 Uhr. Insofern wäre es dann sinnvoll, bis gegen 1.30 Uhr das Tagnetz an allen Wochentagen aufrecht zu erhalten, und dann am Wochenende erst um 2.30 Uhr mit dem ersten Nightliner-Knoten zu starten. Da zusätzlich zu o. g. Mehraufwand das Angebot gegen 1.30 Uhr dann auch am Wochenende etwas umfangreicher wäre als der heutige Nightliner, würde dies zu jährlichen Mehrkosten insgesamt von – abhängig vom Detailfahrplan – zwischen 190.000 und 220.000 EUR führen.

Die Einführung eines Nightliner-Knotens Montag bis Freitag früh um 2.00 Uhr würde zu Mehrkosten von rund 200.000 EUR pro Jahr führen. Allerdings wird auch hiervon abgeraten, weil dies zu der Situation führen würde, dass die Nightliner-Knoten je nach Wochentag zu unterschiedlichen Zeiten fahren (Mo – Fr 2.00 Uhr, dagegen Sa + So 1.30 Uhr, 2.30 Uhr usw.). Wenn es also auch an Wochentagen ein zusätzliches Nachtangebot geben sollte, dann sollte der Nightliner-Knoten auch um 1.30 Uhr liegen.

## **2) Die Stadtverwaltung setzt sich dafür ein, den Nightliner bereits ab Donnerstag fahren zu lassen.**

Bereits heute besteht die Möglichkeit an allen Wochentagen, gegen 1 Uhr oder kurz danach aus der Innenstadt noch in alle Stadtteile zu kommen. Damit hat Karlsruhe auch an den Wochentagen ein sehr gutes Spät- bzw. Nachtangebot, das den Vergleich mit anderen Städten ähnlicher Größenordnung nicht scheuen muss. Auch die Begrenzung eines durchgehenden Nachtverkehrsangebots auf die Nächte Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag sowie Nächte auf einen Feiertag entspricht der Praxis der meisten vergleichbaren Städte.

Sollte der Nightliner-Verkehr dennoch auch an Donnerstagen eingeführt werden, wäre dies für die VBK mit Mehrkosten von rund 125.000 EUR pro Jahr verbunden, denen voraussichtlich nahezu keine Mehreinnahmen gegenüberstünden. Je nach tatsächlich realisierbarer Auslastung der Bahnen würde dies, auf Basis der Erfahrungen mit dem früheren Nightliner, zu Kosten in Höhe von rund 6 bis 8 EUR pro befördertem Fahrgast führen.

Ein Nachtverkehr auf der Schiene an Donnerstagen wäre auch nur bis zur Inbetriebnahme des Stadtbahntunnels möglich. Die laufende Instandhaltung des Stadtbahntunnels erfordert eine Betriebspause von rund 3 Stunden an 5 Tagen pro Woche zur Durchführung von Reinigungs-, Inspektions- und kleineren Instandsetzungsarbeiten. Steht dieses Zeitfenster nicht zur Verfügung, wären ersatzweise Sperrungen des Tunnels mehrfach bereits ab 20 oder 22 Uhr erforderlich. Dies wird aber für deutlich weniger kundenfreundlich gehalten als die konsequente Nutzung einer nächtlichen Betriebsruhe unter der Woche für Instandhaltungsarbeiten. Sollte eine Ausweitung der Betriebszeiten an Wochentagen in Erwägung gezogen werden, würde dies erfordern, dass dieser Nachtverkehr im Bereich der Fußgängerzone ausschließlich mit Bussen abgewickelt werden müsste oder Bahnen unter Nutzung der Kriegsstraße um den Marktplatz herumfahren müssten.

Veränderungen im Nachtverkehr betreffen in allen Fällen, durch die Einbindung von Ettligen in die S1 und ggf. durch die Einbeziehung weiterer Umlandgemeinden, immer auch den Landkreis Karlsruhe und sollten mit diesem abgestimmt sein, um gerade bei den Linien S1 und S2 für die Kunden ein einheitliches Angebot zu erhalten.

Es wird deshalb vorgeschlagen, dass Nachtverkehrsangebot zunächst bis zur Inbetriebnahme des Stadtbahntunnels (Juni 2021) im heutigen Umfang zu belassen. Für den Zeitraum nach Inbetriebnahme der Kombilösung wird die VBK eine neue Konzeption für einen Nachtverkehr erarbeiten.