



| | | |
|---|-----------------|---------------------|
| STELLUNGNAHME zur Anfrage FDP-OR-Fraktion eingegangen am: 15.04.2020 | Vorlage Nr.: | 2020/0515 |
| | Verantwortlich: | VBK / Dez. 1 |
| Zukünftiges ÖPNV Liniennetz in Durlach | | |

| Gremium | Termin | TOP | ö | nö |
|------------------------------|-------------------|-------------|----------|----|
| Ortschaftsrat Durlach | 13.05.2020 | 12 b | x | |

Das durch die Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH am 12. März 2020 vorgestellte Liniennetz wurde über einen langen Zeitraum und mit umfangreichen Expertenwissen (Zuse-Institut Berlin, ptv Karlsruhe, TTK Karlsruhe) erarbeitet. Hierbei wurden auf Basis vorhandenen Quelle-Ziel-Befragungen, aktuellen Fahrgastzahlen und einer Fortschreibung der Einwohnerzahl von Karlsruhe verschiedenen Liniennetze mit Hilfe von Optimierungsprogrammen erarbeitet und bewertet. Hieraus entstand das vorgelegte Linienkonzept.

Das künftige Liniennetz in der Stadt Karlsruhe ist in einer Gesamtbetrachtung erarbeitet worden. Hierbei wird Durlach wie bisher mit der Linie Tram 1 bedient. Auf dieser Linie werden überwiegend Zugverbände und 8-achsige Fahrzeuge eingesetzt. Dies entspricht auch der Nachfrage aus dem Bereich Durlach. Sollte die Nachfrage auf Grund des neuen Netzes stark ansteigen, können auf dieser Linie dann künftig im 10-Minuten-Takt ausschließlich Zugverbände eingesetzt werden, um die entsprechende Fahrzeugkapazität zur Verfügung zu stellen.

Mit der Bedienung der Haltestelle Durlach Bahnhof durch die Linie Tram 5 soll den im Bereich des Durlacher Bahnhofs ankommenden Fahrgästen die Möglichkeit gegeben werden, mit nur einem Umstieg auch über die Süd-Ost-Bahn auf die neue Trasse in der Kriegsstraße mit den stark frequentierten Haltestellen Rüppurrer Tor, Ettlinger Tor und Karlstor zu gelangen. Die Linie Tram 5 übernimmt hiermit auch die Zu- und Abbringerfunktion zu den S- und Regionalbahnen zum Haltepunkt Durlach Bahnhof und soll damit auch die Stadtbahnlinien S4 und S5 entlasten, die häufig bereits gut besetzt am Bahnhof in Durlach ankommen und dann noch vom Regionalverkehr umsteigende Fahrgäste aufnehmen müssen. In den Modellrechnungen hat die Führung bis Durlach Bahnhof stets ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis erzielt als eine Verlängerung bis Durlach Turmberg.

Eine Verlängerung der Linie Tram 5 bis Durlach Turmberg würde den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs bedeuten. Hierdurch würden zusätzliche Kosten von jährlich ca. 770.000 € entstehen.

Eine Wendefahrt über das Gleisdreieck Pforzheimer Straße ist bei einem Regelbetrieb der Linien Tram 1 und 2 und des normalen Autoverkehrs nicht möglich, da dies zu Einschränkung der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des Straßenbahnverkehrs in Durlach und Wolfartsweier führt. Zusätzlich würde der sonstige Verkehr auf diesem extrem hoch belasteten Knoten durch

die Wendefahrt erheblich beeinträchtigt. Die Situation ist daher mit Knielingen Lassallestraße nicht annähernd vergleichbar, und auch diese Endhaltestelle war stets nur als Provisorium gedacht – auch wenn sie jetzt sehr viele Jahre Bestand hatte. Hinzu kommt, dass auch bei dieser Variante ebenfalls ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden müsste. Auch verkehrlich ist die Haltestelle Auer Straße mit jetzt und künftig 2 Linien im 10-Minuten-Takt ausreichend bedient.

Wie oben beschrieben, wurde das Liniennetz in einer gesamtstädtischen Sicht erarbeitet. Das jetzige Konzept berücksichtigt dabei die aktuelle Nachfrage und konkrete Entwicklungen der Siedlungsstruktur. Auch künftige Planungen, wie z.B. die Einschleifung der Linie S31/32 oder Verlängerung der Linie Tram 1 nach Kirchfeld Nord, können in das vorgestellte Netz integriert werden. Und auch bei deutlichen Fahrgaststeigerungen können auf weiteren Streckenrelationen zusätzliche Kapazitäten angeboten werden. Damit bietet das Liniennetz nach Inbetriebnahme der Kombilösung weitere Potenziale für den Ausbau des ÖPNVs in Karlsruhe. Wir werden die sich ändernden Fahrgastströme nach Inbetriebnahme der Kombilösung auch werden entsprechende Entwicklungen laufend beobachten und analysieren, damit wird auch das Liniennetz jeweils dynamisch folgen und sich laufend weiter entwickeln.