



STELLUNGNAHME zur Anfrage B'90/DIE GRÜNEN-OR-Fraktion eingegangen: 05.05.2020	Vorlage Nr.: Verantwortlich:	2020/0694 VBK / Dez. 1
Verkehrsentwicklungsplan Karlsruhe – Projekte und Maßnahmen Durlach		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Ortschaftsrat Durlach	24.06.2020	9	x	

Hiermit nimmt der KVV in Absprache mit dem für den innerstädtischen ÖPNV in Karlsruhe zuständigen Verkehrsunternehmen VBK Stellung zu den einzelnen Anfragen:

1) Wie steht der KVV aktuell zu den Stadtbahnprojekten Palmbach und Ettlingen?

Die Klimaschutzziele des Bundes und Landes sollen u. a. durch die Angebotserweiterung des ÖPNV erreicht werden. Abgeschlossene Gesetzgebungsverfahren, beispielsweise zum Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Baden-Württemberg haben Unsicherheiten bzgl. der künftigen Finanzierung behoben und die finanziellen Mittel für einen Ausbau der umweltfreundlichen Verkehrsträger erhöht. Die Initiativen des Landes Baden-Württemberg zur Streckenreaktivierung und Ergänzung des Schienenpersonennahverkehrs bestärken das Bestreben, die Fahrgastnachfrage zu verdoppeln. Hierfür sind sowohl im Stadtgebiet als auch im Landkreis Karlsruhe die Trassen der potentiellen, schienengebundenen ÖPNV-Maßnahmen zu sichern und sowohl im Nahverkehrsplan als auch in Flächennutzungsplänen, Verkehrsentwicklungsplänen etc. zu verankern und freizuhalten.

Die Verkehrsbetriebe Karlsruhe haben gemeinsam mit der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft für die Fortschreibung des Nahverkehrsplan die Aussagen des derzeit aktuellen Nahverkehrsplans 2014 des KVV geprüft und aktualisiert: sowohl die Erschließung der Höhenstadtteile Grünwettersbach, Palmbach, Hohenwettersbach etc. über den schienengebundenen ÖPNV als auch der Lückenschluss zwischen Durlach und Ettlingen werden weiterhin als perspektivische Projekte fortgeführt. Darüber hinaus soll für die geplante Bebauung „Unten am Grötzingen Weg“ eine Verlängerung der Straßenbahnstrecke von Durlach Turmberg berücksichtigt und geprüft werden.

2) Sind und waren diese Projekte jemals realistisch?

Aus Sicht der Verkehrsunternehmen können alle im NVP und VEP aufgeführten schienengebundenen ÖPNV-Maßnahmen zu Kapazitäts- und Attraktivitätssteigerungen führen, die eine umsteigefreie Verbindung in die Innenstadt und zwischen den einzelnen Stadtteilen und Gemeinden sicherstellen. Allein der Entfall des Umstiegs vom Bus auf den schienengebundenen ÖPNV führt zur Attraktivitätssteigerung und Reduzierung des Umsteigewiderstands zwischen den Verkehrsmitteln und kann direkt zu schnelleren und komfortableren Reisezeiten führen. Aus diesem Grund sind insbesondere schnelle Tangentialverbindungen freizuhalten und vertieft zu untersuchen.

- 3) Gab es für eine Stadtbahn Durlach – Ettlingen jemals Potenzialuntersuchungen, welche die Aufnahme in einen Nahverkehrsplan rechtfertigen?

Aktuell wird die Netzkonzeption als Grundlage für die zukünftige Nahverkehrsplanung durch die Verkehrsunternehmen fortgeschrieben. Ziel dieser Konzeption ist eine erste grobe Potentialuntersuchung der sowohl im Nahverkehrsplan beschriebenen als auch darüber hinausgehenden Nahversorgungsprojekte. Mit Hilfe von Struktur- und Mobilitätsdaten, z. B. Siedlungsentwicklungen, Pendlerströmen und Reisezeitvergleichen zwischen IV und ÖV kann die Realisierbarkeit einzelner Maßnahmen bewertet und eine Priorisierung erstellt werden.

Eine detaillierte Untersuchung, z. B. die Machbarkeitsuntersuchung und damit verbunden auch eine Nutzen-Kosten-Analyse, in welcher die Wirtschaftlichkeit betrachtet wird, werden für diese perspektivischen Maßnahmen erst bei Wiederaufnahme der Planungen durchgeführt. Eine Freihaltung dieser Trassen ist daher grundsätzlich erforderlich, um die Kosten und städtebaulichen Folgen bei Realisierung möglichst gering zu halten.

- 4) Gegen eine Taktverdichtung der Buslinien 44 und 107 wurden 2016 wirtschaftliche Aspekte angeführt, welche zur Nicht-Umsetzung der Maßnahme führten und führen. Wie hatte man dies 2013 gesehen?

Die Linie 44 dient als Ergänzung der Linie 24 und bedient die Höhenstadtteile Bergwald und Grünwettersbach. Beide Stadtteile sind über die Linie 24 tagsüber im 20-Minuten-Takt angebunden. Die Taktverdichtung auf einen 10-Minuten-Takt zu den Hauptverkehrszeiten erfolgt durch die Linie 24. Die Linie 44 wird seit dem Jahr 2012 eingesetzt. Zu den Hauptverkehrszeiten sind die Fahrgastzahlen auf beiden Linien befriedigend. Jedoch zeigen die „normalen“ Fahrgastzahlen außerhalb der Hauptverkehrszeit, dass die Kapazitäten auf der Linie 24 völlig ausreichend sind. Ein zusätzlicher Buseinsatz lässt sich deshalb vor dem wirtschaftlichen Hintergrund nicht darstellen. Dies war auch bereits im Jahr 2013 der Fall. Vor dem Hintergrund der damaligen Fahrgastzahlen wäre auch für die Linie 107 in 2013 eine Angebotsverdichtung schwer darstellbar gewesen.

- 5) 2014 wurden vom StPIA Zahlen vorgelegt, nach welchen der Anteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel (zu Fuß, Rad, ÖPNV) beim Besuch der Durlacher Innenstadt höher lag (71,2 %) als der Pkw-Anteil (28,8 %). Der ÖPNV-Anteil lag aber gerade Mal bei 18 %. Besonders niedrig lag der ÖPNV-Anteil bei den Höhenstadtteilen, dem Bergwald und dem Geigersberg. Gibt es zurzeit Überlegungen, ob die ÖPNV-Verbindungen nach Durlach optimiert werden könnten?

Beide Stadtteile sind zu den Hauptverkehrszeiten im 20-Minuten-Takt erschlossen, Hohenwettersbach in den Hauptverkehrszeiten mit den Linien 24 (Durlach) und 44 (Hauptbahnhof) im 10-Minuten-Takt. Somit verfügen beide Stadtteile über eine hervorragende Anbindung nach Durlach. Vor diesem Hintergrund gibt es keine weitergehenden Überlegungen das vorhandene Angebot zu verdichten.

- 6) Hat man sich beim KVV Gedanken gemacht, wie der ÖPNV das Klimaschutzkonzept 2020 unterstützen kann? Auch in Durlach?

Von Seiten VBK gibt es erste konkrete Überlegungen zum Thema Elektrobusse. Weiterhin sind die Verkehrsbetriebe immer wieder Partner in Forschungsprojekten, die sich z. B. mit Gasbussen, selbstfahrenden Elektrokleinbussen, etc. beschäftigen. Auch ist das neue Liniennetz in der Stadt Karlsruhe so ausgelegt, dass auch bei einer deutlichen Fahrgastzunahme weitere Kapazitäten geschaffen werden könnten ohne gravierende Einschnitte im Liniennetz vornehmen zu müssen. Der KVV unterstützt mit seinem Projekt regiomove klimafreundliches multimodales

Nutzerverhalten. In der App sollen ab Herbst Information, Buchung und Bezahlung für ÖPNV, KVV.nextbike und Stadtmobil mit nur einem Nutzerkonto möglich sein. Auch mit den Mobilitätsstationen (Ports), die sich aktuell in Planung befinden soll die Nutzung verschiedener umweltfreundlicher Verkehrsträger weiter gefördert werden. Sollten die Ports weiter ausgebaut werden, wäre auf jeden Fall auch in Standort in Durlach zu diskutieren. Abschließend ist der KVV bestrebt die KVV.nextbike-Flotte nach dem sehr erfolgreichen Jahr 2019 gemeinsam mit der Stadt weiter auszubauen.