

CDU-Gemeinderatsfraktion

Vorlage Nr.: **2022/0058**

Verantwortlich: **Dez. 1**

Dienststelle: **VBK**

## Pendlerangebot im Karlsruher Südosten ausbauen

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	22.02.2022	18	X	
Planungsausschuss	07.04.2022	8		X
Gemeinderat	26.04.2022	19	X	

### Kurzfassung

#### Zu 1: Bushaltestelle am Mitfahrerparkplatz „P + M – AS Karlsbad (42)“:

Es ist zu erwarten, dass die Fahrgastnachfrage in keinem akzeptablen Verhältnis zu den Einschränkungen in der Leichtigkeit und Sicherheit des öffentlichen Verkehrs sowie den erforderlichen Kosten zur Einrichtung einer Bushaltestelle einschließlich Ausbau der Zuwegung stehen werden. Die Verwaltung kann den Vorschlag zur Einrichtung einer Bushaltestelle am P+M-Platz daher nicht befürworten.

#### Zu 2: Einrichtung Mobilitätshubs an weiteren unvernetzten Parkplätzen im Stadtgebiet:

Viele kleine P+R-Anlagen an allen ÖV-Strecken außerhalb Karlsruher Gemarkung haben sich bewährt. In Stadtrandlagen wurden bei Netzergänzungen durch neue Straßenbahnlinien P+R Standorte geprüft und entsprechend umgesetzt, z.B. bei der Linie S5 Knielingen innerstädtische Endhaltestelle oder bei der Linie 1 Endhaltestelle Heide. Weitere echte P + M Parkplätze wurden bisher auf Karlsruher Gemarkung nicht ausgewiesen. Hinweise auf Parkplätze, die als solche genutzt werden, können bei konkreter Nennung im Einzelfall geprüft werden.

Die Verwaltung empfiehlt, den Antrag abzulehnen.

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen   Erträge (Zuschüsse und Ähnliches)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzüglich Folgeerträge und Folgeeinsparungen)
Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>			

Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden

Ja

Nein  Die Finanzierung wird auf Dauer wie folgt sichergestellt und ist in den ergänzenden Erläuterungen auszuführen:

Durch Wegfall bestehender Aufgaben (Aufgabenkritik)

Umschichtungen innerhalb des Dezernates

Der Gemeinderat beschließt die Maßnahme im gesamtstädtischen Interesse und stimmt einer Etatisierung in den Folgejahren zu.

CO <sub>2</sub> -Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung   Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	positiv <input type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Korridor Thema: Mobilität	
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	abgestimmt mit Stadtplanungsamt	

## **Ergänzende Erläuterungen**

### **Zu 1 – Einrichtung eines Bushaltestelle am Mitfahrerparkplatz „P + M – AS Karlsbad (42)“:**

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass durch die Anlage einer Bushaltestelle an diesem P+M-Platz nahezu niemand, der über die Autobahn A 8 kommend und in die Karlsruher Innenstadt möchte, an dieser Stelle zum Umstieg auf den Bus animiert werden kann. Denkbar wäre bestenfalls, dass einzelne Mitfahrer in die Region, z.B. Richtung Pforzheim und Stuttgart, künftig nicht mehr mit dem eigenen Auto, sondern mit dem Bus zum P+M-Platz fahren könnten. Weiterhin ist davon auszugehen, dass sich die Nachfrage auf Werkstage zu Berufsverkehrszeiten beschränken wird. Insbesondere für die Buslinie 158 wird das Fahrgastpotential aufgrund des zeitlich begrenzten Angebots – nur im Stundentakt – und dem Linienweg – zwischen Langensteinbach und Karlsruhe Zündhütte – äußerst gering eingeschätzt.

Hinsichtlich des Linienkonzepts der beiden bestehenden Buslinien 47 und 158 ist ein zusätzlicher Halt an dem Stupfericher Mitfahrerparkplatz theoretisch möglich, allerdings lässt der heutige Fahrplan kaum Spielräume für weitere Zeitverluste zu. Die Haltestelle muss daher zwingend direkt am Fahrbahnrand der L609 angelegt werden. Eine Schleifenfahrt in den Parkplatz hinein ist hinsichtlich Fahrdynamik und Zeitaufwand nicht möglich, zumal eine solche Umwegfahrt natürlich auch die Attraktivität der Buslinie für den übergroßen Anteil der übrigen Fahrgäste in nicht akzeptabler Weise verschlechtern würde. Die Leichtigkeit und grundsätzlichen Belange des ÖPNV werden durch einen zusätzlichen Halt nicht gefördert, sondern vielmehr eingeschränkt.

Eine Bushaltestelle direkt am Fahrbahnrand der L 609 ist in Fahrtrichtung Stupferich möglicherweise ohne größeren Aufwand umsetzbar. In der Gegenrichtung auf der Westseite der Straße ist weder ein Gehweg noch eine signaltechnisch gesicherte Fußgängerquerung vorhanden, sodass für die Anbindung einer neuen Bushaltestelle umfangreiche Baumaßnahmen und Eingriffe in den Knotenpunktbereich erforderlich wären. In jedem Fall müsste daher die Lichtsignalanlage der großen Kreuzung umfassend umgebaut werden. Weiterhin fallen Kosten für die Herstellung der Bushaltestellen einschließlich Ausstattung, Beleuchtung etc. an.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass der bestehende P+M Mitfahrerparkplatz sowie die Landesstraße L 609 sich in diesem Bereich als sogenannte "freie Strecke" im Eigentum des Landes Baden-Württemberg befinden. Damit verbunden ist auch die Planungs- und Bauhoheit; städtische Wünsche wären mit dem RP KA vertraglich zu regeln.

Es ist zu erwarten, dass die Fahrgastnachfrage und die Anforderungen an Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in keinem akzeptablen Verhältnis zu den erforderlichen Bau- und Betriebskosten zur Herstellung einer Bushaltestelle, Leitungsfähigkeitseinschränkungen am Knotenpunkt und Betriebskosten für den Busverkehr stehen werden. Die Verwaltung kann den Vorschlag zur Einrichtung einer Bushaltestelle am P+M-Platz daher nicht befürworten.

### **Zu 2 – Prüfung weiterer unverbundener Parkplätze im Stadtgebiet zur Einrichtung Mobilitätshubs:**

In der Fachliteratur werden kleine bis mittlere dezentrale P + R-Anlagen empfohlen, wie sie im Stadtbahnnetz innerhalb des KVV seit vielen Jahren konsequent umgesetzt und bei Bedarf erweitert werden. Diese kleinen P+R-Anlagen an allen ÖV-Strecken außerhalb Karlsruher Gemarkung haben sich bewährt. Ferner gilt sowohl für die Stadt und das Umland die ÖPNV-Philosophie, den Kunden von seinem Wohnort zu seinem Zielort zu bringen: direkt, schnell, zuverlässig und günstig.

Diese P+R-Anlagen bilden ein wichtiges Bindeglied zwischen MIV und ÖPNV und reduzieren den Zugangswiderstand des IV-Nutzers, auf den ÖPNV umzusteigen. Aus Sicht der Verkehrsdienstleister sind P+R-Anlagen ein wichtiges Angebot im Gesamtsystem. Durch vorausschauende Flächensicherung behält man sich im Verbundgebiet die Möglichkeit offen, diese kleineren P+R-Anlagen dynamisch und entsprechend dem Bedarf zu vergrößern, was vielfach schon geschehen ist, z.B. in Untergrombach und Weingarten. Die Wirkung von P+R im Hinblick auf die Reduzierung der MIV-Mengen wird in der Politik und der Bevölkerung aber im Allgemeinen überschätzt.

Die Innenstadt von Karlsruhe wird von allen Verkehrsträgern gut erschlossen. Der konkurrenzfähige ÖPNV wird ergänzt durch zentrale Parkhäuser mit ca. 7.000 Stellplätzen. Zudem werden MIV-Nutzer komfortabel mit dem Karlsruher Parkleitsystem gelenkt. Unter anderem durch das hervorragende ÖPNV-Angebot weist das Karlsruher Straßennetz zudem zu den meisten Tageszeiten keine Überlastungserscheinungen oder übermäßige, dauerhafte Engpässe auf, sodass es für die Nutzer mit dem Ziel Karlsruhe Innenstadt nicht zwingend notwendig ist, das Verkehrsmittel zu wechseln.

Grundsätzlich bergen P+R-Anlagen immer auch die Gefahr, dass durch eine günstige verkehrliche Lage und ausreichende Parkstände potenzielle ÖV-Nutzer, die bisher die gesamte Wegstrecke mit dem ÖPNV zurückgelegt haben, nun Teilstrecken mit dem MIV zurücklegen, was bei einer Gesamtverkehrsbetrachtung negative Effekte generiert. Darum kommt der Auswahl von P+R Standorten und deren Dimensionierung eine besondere Bedeutung zu.

P+R Standorte wurden bei Erstellung neuer ÖV-Straßenbahnlinien mit geprüft und im Falle von Endhaltestellen in Stadtrandlage z.B. bei der Linie S5 Knielingen innerstädtische Endhaltestelle oder bei der Linie 1 Endhaltestelle Heide entsprechend umgesetzt. Haltestellen bedürfen immer einem entsprechendem Fahrgastpotential und dies mehr als zwei Mal am Tag, sodass ohne Bebauung neue Haltestellen nicht förderfähig sind und bestehende Parkplätze im innerstädtischen Gebiet in der Regel so nah an einer bestehenden Haltestelle liegen, dass die ÖV-Erschließung bereits gegeben ist.

Weitere echte P + M Parkplätze wurden bisher auf Karlsruher Gemarkung aus den genannten Gründen nicht ausgewiesen. Unvernetzte Parkplätze sind der Verwaltung nicht bekannt. Hinweise auf unvernetzte Parkplätze, die als solche genutzt werden, können bei konkreter Nennung im Einzelfall geprüft werden.