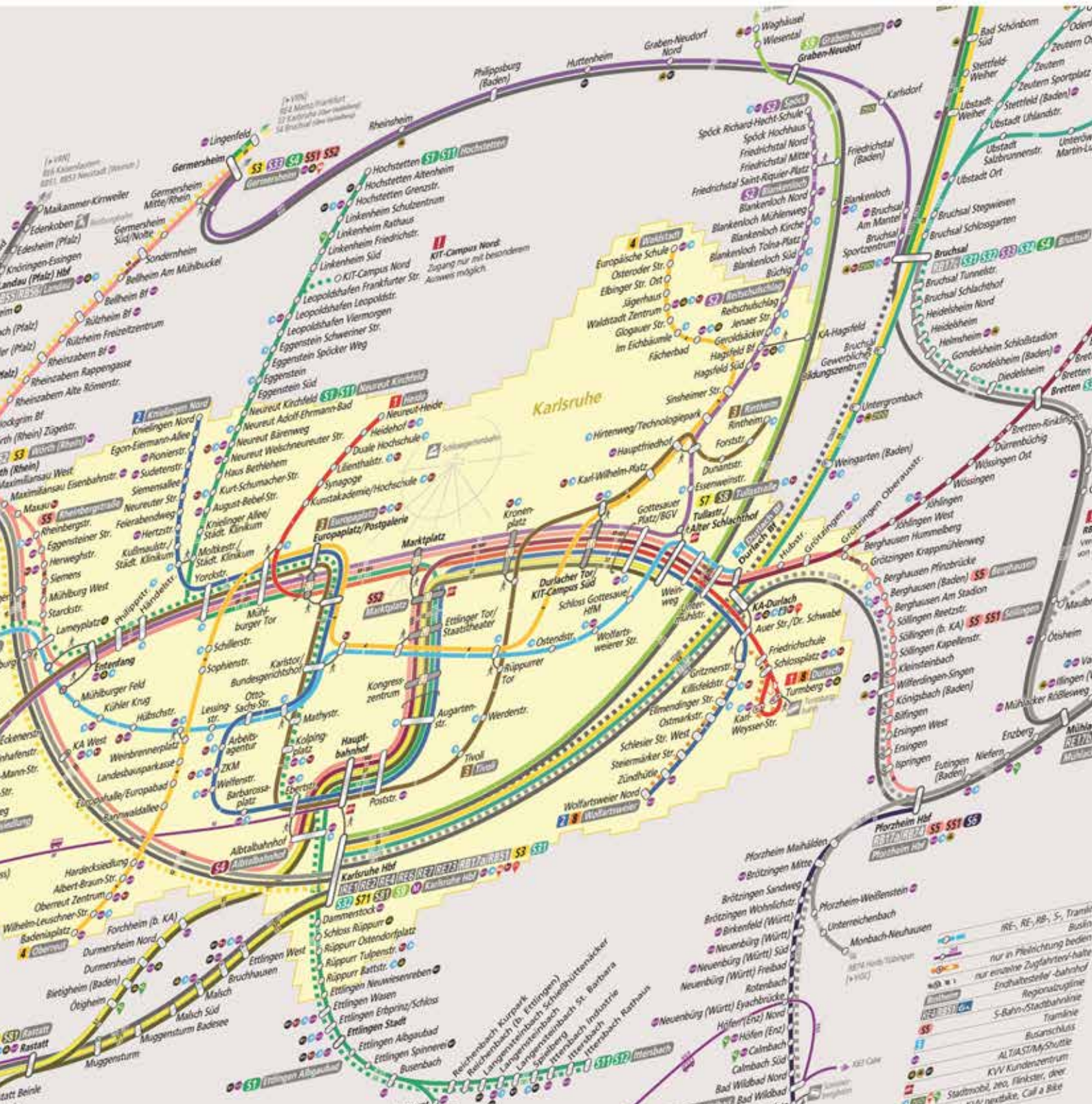


NETZKONZEPTION 2020 / 2030

Ergänzungsband



1 Anlass und Zielsetzung / Vorwort

Seit Veröffentlichung unserer „Netzkonzeption 2020/2030“ in 2017 sind die Erwartungen und Anforderungen an den ÖPNV als Schlüsselfunktion zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor nochmals deutlich gestiegen. Dies manifestiert sich im politisch gesetzten Ziel der Verdoppelung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2030. Die Landes- und Bundespolitik hat durch Anpassungen der Gesetzgebung, z. B. im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), den Umfang der Finanzmittel für den Ausbau umweltfreundlicher Verkehrsträger deutlich vergrößert. Auf Initiative der Bundesländer Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz sowie der Städte und Landkreise im Verbundgebiet des KVV wurden zwischenzeitlich Streckenreaktivierungen und Ergänzungen des schienengebundenen Nahverkehrsnetzes angestoßen, deren zeitnahe Umsetzung angestrebt wird.

Das neue Karlsruher Liniennetz, welches mit Fertigstellung der Kombilösung und Inbetriebnahme des Tunnels in der Kaiserstraße zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 startete, führt zu einer deutlich besseren Angebotsqualität bei gleichzeitig wirtschaftlicher Betriebsdurchführung und bildet die Basis für weitere Streckenergänzungen in der Stadt und der Region.

Aufgrund der umfangreichen Bautätigkeiten durch die Kombilösung im Stadtgebiet von Karlsruhe lag der Schwerpunkt weiterer Baumaßnahmen im Schienennetz der AVG und VBK im vergangenen Jahrzehnt primär auf dringend erforderlichen Instandhaltungsmaßnahmen und dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen.

Die Corona-Pandemie hat die Fahrgastzahlen zwar zunächst einbrechen lassen, doch der ÖPNV, insbesondere der SPNV, soll und muss weiterhin gestärkt werden und wird auch in Zukunft das maßgebende Verkehrsmittel auf dem Weg zur Mobilitätswende sein.

Bereits in der Erstauflage der „Netzkonzeption 2020/2030“ sind eine Vielzahl der vorhandenen Ideen für eine nachhaltige Weiterentwicklung des Schienennetzes und des Karlsruher Modells aufgezeigt. In dem vorliegenden Ergänzungsband sind die übergeordneten Zielsetzungen und Rahmenbedingungen aktualisiert sowie insbesondere die infrastrukturellen Projektideen detailliert beschrieben. Zudem ist eine Zuordnung zu regionalen und städtischen Plänen und Programmen vorgenommen worden, die einen besseren Überblick über den Status der einzelnen Maßnahmen erlaubt. Es soll eine konstruktive Diskussion über die Weiterentwicklung des Schienennetzes gefördert und die Grundlage für eine zielgerichtete und möglichst wirkungsvolle Netzergänzung geschaffen werden. Hierzu werden auch die essentiell erforderlichen Maßnahmen hervorgehoben, sodass der vorliegende Konzeptionsband als fundierte Grundlage zur Entwicklung eines weiteren Ausbauprogramms herangezogen werden kann. Allein mit Wille und (auch konstruktiven) Diskussionen können die Klimaschutzziele jedoch nicht

erreicht werden: Es müssen die vorhandenen personellen und monetären Ressourcen zielgerichtet gebündelt und an den entscheidenden Stellen ergänzt werden, um so gemeinsam die verkehrliche und infrastrukturelle Entwicklung im Sinne eines nachhaltigen Ausbaus des ÖPNV, SPNV und WPNV¹ in der Region mit Entschlossenheit voranzutreiben und in die Tat umzusetzen. Um die Klimaschutzziele zu erreichen, ist es geboten, hier ohne Zeitverlust tätig zu werden.

Wir danken dem Autorinnen- und Autorenteam, den Fachkolleginnen und -kollegen aus Planung, Betrieb, Verkehr und Infrastruktur, die in interdisziplinärer Arbeit diesen Ergänzungsband erstellt haben:

- Geschäftsleitung:
Höglmeier, Egerer
- Betrieb (VBK und AVG):
Messerschmidt, Dr. Heise, O. Martin, Sartorius, Kampermann, M. Schneider, Fröhlich
- Infrastruktur:
Dr. Bickelhaupt, Rupp, Ziegler, Dr. Homagk, Spang, Bartel, Bohner
- KVV:
Strotkötter, Weiß, Dr. Pagel, Mültin, Jöckel, Eichner
- Fahrzeuge:
Feistkorn, Erlenkötter

Karlsruhe, Januar 2022



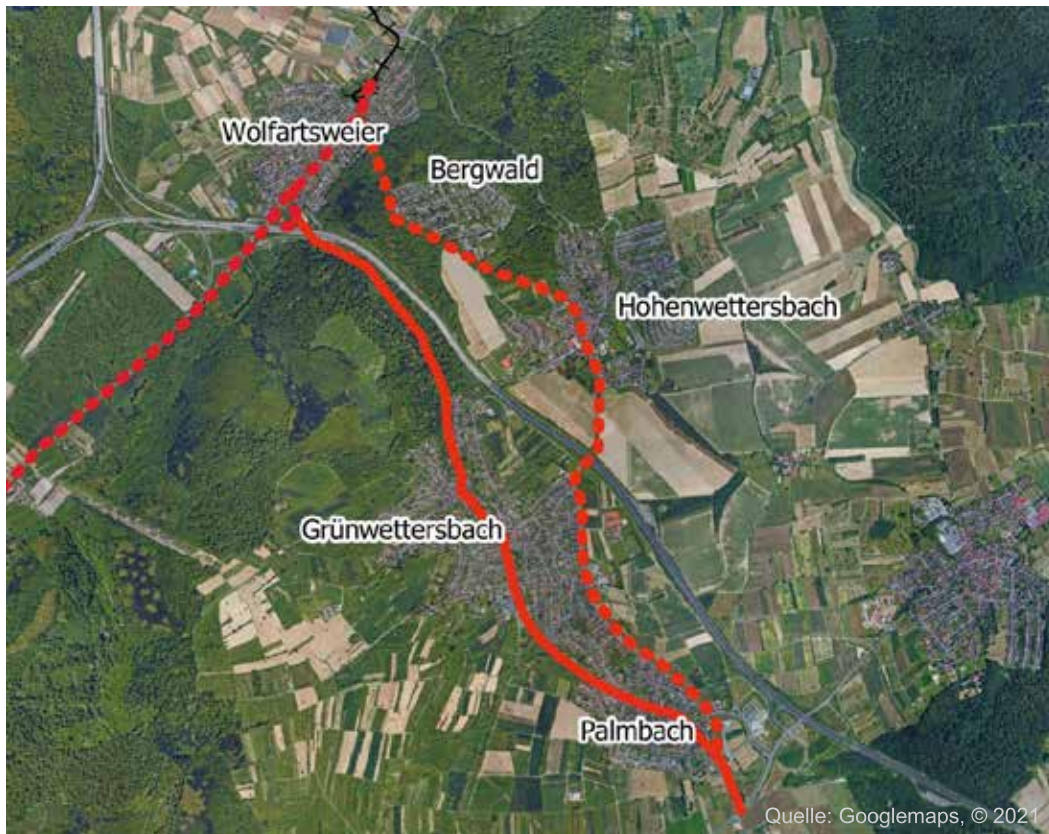
Dr. Alexander Pischon
Vorsitzender der Geschäftsführung VBK / AVG
Geschäftsführer KVV



Christian Höglmeier
Techn. Geschäftsführer VBK / AVG

¹ WPNV = Waren-/Personennahverkehr, in Anlehnung an neue Logistikkonzepte, die eine Kombination von Warenladungs- und öffentlichem Personenverkehr beinhalten und im Rahmen des Programms „regioKArgo“ in Karlsruhe untersucht werden.

4.1.1.14 Anbindung der Karlsruher Höhenstadtteile



Beschreibung Neubau einer rund 4,7 km langen Strecke inkl. Haltestellen zur Anbindung der Durlacher Bergdörfer als Straßenbahn oder alternativ als urbane Seilbahn.

Eine Tramtrasse könnte vom südlichen Ortsrand Wolfartsweiers Richtung Grünwettersbach und weiter nach Palmbach geführt werden. Das Projekt steht somit in direktem Zusammenhang mit der Verbindungsstrecke von Wolfartsweier nach Ettlingen (vgl. 4.1.1.15).

Eine urbane Seilbahn als infrastrukturelle Alternative könnte bereits ab der heutigen Wendeschleife und Endhaltestelle Wolfartsweier Nord über die Bergwaldsiedlung und Hohenwettersbach nach Palmbach geführt werden.

Speziell für die Straßenbahn ist auch eine Weiterführung über Stupferich nach Kleinsteinbach oder an die Bergstrecke der Albtalbahn denkbar.

Priorität + **Maßnahmentyp** Neuerschließung / Alt. Infrastruktur

Perspektivische Projektidee / Pilotprojekt

Status

Regionalplan FNP B-Plan

**Rechts-
rahmen**

NVP VEP infor. Programm / Plan

Durch eine Tramanbindung der Durlacher Höhenstadtteile würde die Attraktivität des ÖPNV in diesen Stadtteilen gesteigert, die volle verkehrliche Wirksamkeit würde jedoch erst mit einer schnellen Direktanbindung an den Karlsruher Hbf erreicht.

**Chancen
und
Heraus-
forde-
rungen**

Die großen Höhenunterschiede stellen für dieses Projekt die wesentliche Hürde dar, eine urbane Seilbahn könnte hier ggf. eine wirtschaftliche Alternative darstellen.

Prüfung der technischen Machbarkeit.

**Weiteres
Vorgehen**