

Fahrplanwechsel im Dezember - Änderungen der Linien S4 und S31/S32

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	24.01.2023	26	X	

- 1. Wie viele Fahrverbindung je Stunde hatte die AVG Linie S4 zwischen Bahnhof Durlach-Marktplatz-Hauptbahnhof bis zum Fahrplanwechsel im Dezember? Wie viele hat die AVG auf dieser Strecke ab dem Fahrplanwechsel?**

Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 gab es hier bis zu drei S4-Verbindungen je Richtung: zwei Kurszüge (einen Langläufer nach Heilbronn/Öhringen sowie einen Kurzläufer nach Gölshausen) sowie einen Eilzug nach Heilbronn.

Seit dem Fahrplanwechsel gibt es noch bis zu zwei S4-Verbindungen je Richtung: einen Langläufer nach Heilbronn/Öhringen sowie einen Kurzläufer nach Flehingen. Der Eilzug ist ersetzt worden durch den RE 45 der DB Regio Mitte.

- 2. Wie viele Fahrverbindung je Stunde hat die AVG Linie S31/S32 zwischen Bahnhof Durlach-Hauptbahnhof bis zum Fahrplanwechsel im Dezember? Wie viele auf dieser Strecke hat die AVG ab dem Fahrplanwechsel?**

Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 gab es hier bis zu drei Verbindungen der Linien S31/S32 je Richtung.

Seit dem Fahrplanwechsel gibt es noch bis zu zwei Verbindungen der Linien S31/S32 je Richtung. Die dritte Lage ist ersetzt worden durch den RE 73 der DB Regio Mitte.

- 3. Wäre es mit der entstanden Reduzierung der S4 Verbindung im Stadtgebiet möglich, die S31/S32 Linien der AVG sofort über die Strecke Bahnhof Durlach-Marktplatz-Hauptbahnhof zu führen?**

Aufgrund der fehlenden Verbindung zwischen den DB-Gleisen (Bahnsteige 1, 2, 5, 6 und 9) sowie den VBK-Gleisen (Bahnsteige 11 und 12 für die Stadtbahn-Linien S4 und S5/S51 sowie Tram-Linie 5) im Bahnhof KA-Durlach ist dies nicht möglich.

Eine Verknüpfung der Linien S31/S32 von und nach Bruchsal mit der Karlsruher Innenstadt (über die Straßenbahnstrecke in der Durlacher Allee) ist im heutigen Zustand der Infrastruktur nur möglich mittels (von Bruchsal kommend) einer Kopfwende (Fahrtrichtungswechsel mit Führerstandwechsel) im Bahnhof Karlsruhe-Durlach, einer anschließenden Fahrt in den Bahnhof Grötzingen, dort einer erneuten Kopfwende und dann der Weiterfahrt über die Stadtbahnstrecke via Durlach Hubstraße in die Karlsruher Innenstadt (umgekehrt analog). Im betrieblichen Alltag ist dies aufgrund mangelnder Streckenkapazitäten sowie der sich ergebenden, recht langen Fahrzeit nicht umsetzbar bzw. attraktiv.

Genau um diesen Umstand zu beheben, ist der Bau einer weiteren Verknüpfungsstelle zwischen den Eisenbahnstrecken des Umlands und dem innerstädtischen Straßenbahnnetz zwischen KA-Durlach und KA Hbf geplant. Die Stadtbahnen können dann – ganz im Sinne des

erfolgreichen „Karlsruher Modells“ – ihren spezifischen Vorteil einer umsteigefreien Innenstadtanbindung ausspielen. Die umsteigefreie Verknüpfung mit dem Karlsruher Hbf wird dann die S-Bahn RheinNeckar sicherstellen, die parallel zur Stadtbahn auf der Strecke von/nach Bruchsal verkehrt und ebenfalls die Unterwegshalte bedient.

Die ideale Lage der weiteren Verknüpfungsstelle wurde in einem Gutachten von der PTV untersucht. Untersucht wurde, in welcher Konstellation sich über alle Verkehrsmittel hinweg die meisten Umsteigevorgänge einsparen lassen können. Oder umgekehrt: wie die meisten gewünschten Fahrten umsteigefrei abgewickelt werden können. Die Linien S31 und S32 werden zukünftig über die Ludwig-Erhard-Allee und die Kriegsstraße direkt das Ettlinger Tor sowie den Europaplatz erschließen und viele heute noch notwendige Umstiege überflüssig machen.

Der Bau einer weiteren Verknüpfungs- und Systemwechselstelle wird das Zweisystemnetz der AVG außerdem resistenter gegen Störungen sowie in Bauzuständen machen, da zusätzliche Rückfallebenen für den Betrieb zur Verfügung stehen.

Die zum Ausdruck gebrachten Sorgen bzgl. des Otto-Dullenkopf-Parks werden nicht geteilt. Auch der Bau der Südostbahn hatte seinerzeit positive Auswirkungen auf die Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität des Bereichs, da der gesamte städtische Raum neu gestaltet und aufgewertet werden kann. Die Ausführung mittels Rasengleis ermöglicht es, dass nur wenig in die Parkgestalt eingegriffen werden muss.

Ein Baubeginn ist – die entsprechenden Beschlussfassungen vorausgesetzt – frühestens 2025 möglich.