

Vorlage Nr.: 2024/0282

Eingang: 17.03.2024

Ergänzungen im neuen Nahverkehrsplan und in der Netzkonzeption sowie kurzfristige ÖPNV-Verbesserungen für Grünwettersbach und Palmbach
Antrag der CDU/FW-Ortschaftsratsfraktion Wettersbach

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Ortschaftsrat Wettersbach	07.05.2024	3	Ö	Kenntnisnahme

Die CDU/FW-Fraktion beantragt folgenden Beschluss im Ortschaftsrat:

Der Ortschaftsrat Wettersbach beauftragt die Ortsvorsteherin, den KVV, die VBK und die zuständigen städtischen Stellen mit der Bitte um Prüfung der gewünschte Linien-Ergänzungen und Verbesserungen sowie deren Aufnahme in den neuen Nahverkehrsplan und in die neue Netzkonzeption.

Für folgende Nahverkehrsergänzungen sehen wir einen zukünftigen Bedarf gegeben:

1. Verlängerung der Verstärkerlinie 47 zur Hauptverkehrszeit vom Zündhüttele bis zum Durlacher Tor/KIT, mit Anbindung des Gewerbegebietes Killisfeld/Ottostraße und der Ludwig-Erhard-Allee.
2. Busverbindung von Grünwettersbach - Palmbach nach Waldbronn, mit Verknüpfung der Linie 155 zum Bahnhof Busenbach. Die Punkte 1 und 2 ergeben zusammen eine neue Buslinie durch Verlängerung der Verstärkerlinie 47A. (Waldbronn – Palmbach – Grünwettersbach – Zündhüttele – Industriegebiet Killisfeld – Wolfartsweier Straße – Durlacher Tor/KIT) Außerdem soll in Schwachzeiten der MyShuttle Waldbronn mit einigen Bushaltestellen der städtischen Buslinie 47 und 23 in Palmbach und Stupferich verknüpft werden.
3. 20-Minuten-Taktung der Linie 107 zwischen Ettlingen und dem Bahnhof Durlach, mit Direktumstieg am Zündhüttele von und zu den Linien 24 und 47 (kundenfreundliches „Rendezvous-System“)
4. Anbindung des Bahnhofs Remchingen-Wilferdingen an die KA-Bergdörfer.
5. Buslinie 158: Fahrplanausweitung, passend zu den Schichtzeiten des SRH-Klinikums. Anbindung von MyShuttle Karlsbad an die Buslinien der Bergdörfer nach Betriebsende der Buslinie 158, sowie am Wochenende.
6. Freizeitverkehr Linie 47: 20-Minuten-Takt abends und an Sonntagen ganztags bis Palmbach.
7. Mittelfristig erachten wir ein MyShuttle-Betrieb im gesamten Bereich der Karlsruher Bergdörfer für sinnvoll. Dieser kann sich später auch zu einem autonomen ÖPNV-Angebot für die letzte Meile entwickeln.

Außerdem sollen kleinere sofortige Verbesserungen geprüft werden. Die genannten Ergänzungen sind aus Sicht des Ortschaftsrates für eine positive Weiterentwicklung des ÖPNV in den Karlsruher Bergdörfern erforderlich.

Begründung:

Als Ortschaftsrat Wettersbach können wir bei den Verkehrsbetrieben Karlsruhe GmbH sowie beim Karlsruher Verkehrsverbund GmbH keine Nahverkehrsmaßnahmen direkt beantragen. Aus diesem Grund ist aus unserer Sicht ein Beschluss des Ortschaftsrates erforderlich, um die VBK, den KVV und die

zuständigen Stellen der Stadtverwaltung frühzeitig über den aus unserer Sicht bestehenden Ergänzungsbedarf bei der Erstellung des neuen Nahverkehrsplanes und der neuen Netzkonzeption im Bereich Wettersbach in Kenntnis zu setzen. Wir bitten diese das nachfolgende Konzept zu prüfen, in die Planungen aufzunehmen und zeitnah umzusetzen.

Wir gehen von folgender Ausgangsfrage aus: „Welche Kriterien muss der ÖPNV in unserer Region künftig erfüllen, damit mehr Berufspendler gerne auf ihr Auto verzichten und in Bus oder Bahn umsteigen?“. Dabei haben wir festgestellt, dass die bestehenden Bahn- und Buslinien aktuell nicht immer das Bedürfnis der Menschen, die in unserer Region wohnen oder arbeiten, erfüllen.

Der Bund und das Land Baden-Württemberg streben eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030 (Bezugsjahr 2010) und einen massiven Ausbau des ÖPNV an. Wir unterstützen die Ziele des am 28.04.2020 vom Karlsruher Gemeinderat beschlossenen Klimaschutzkonzepts, bei dem unter anderem zur Erreichung der Klimaziele die Fahrgastzahlen im ÖPNV - auch in Karlsruhe – verdoppelt werden sollen.

Aus unserer Sicht muss bei der Entwicklung des ÖPNV-langfristig gedacht und geplant werden. Auch in der jetzt finanziell schwierigen Haushaltslage sollen neue Nahverkehrskonzepte in unserer Region entwickelt und in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden, um so bei künftigen Fördermaßnahmen zur Verkehrswende bereits fertige Planungskonzepte vorweisen zu können. Die derzeitigen Fahrgastzahlen können mit dem aktuellen Linien- und Taktangebot bestenfalls gehalten werden. Fahrgaststeigerungen sind mit diesem Angebot in unserer Region jedoch in keinem Fall möglich.

Einwohner und Berufspendler

Die Region Karlsruher Bergdörfer, Waldbronn, Karlsbad und Pfinztal umfasst ca. 65.000 Einwohner auf einer Fläche von 100 km² mit 22.000 Arbeitnehmer/Arbeitsplätzen im Ort. Lt. FNP 2030 kann die Region um 10.000 Einwohner und ca. 5.000 Arbeitsplätze wachsen (siehe Aufstellung Anlage 1).

Es gibt eine große Zahl von sozialversicherungspflichtigen Berufsauspendlern /-Einpendlern: Waldbronn: 4.400/2.800, Karlsbad 4.870/4.950, Pfinztal 6.650/2.170, KA-Bergdörfer ca. 5.500/1.300 (siehe Aufstellung Anlage 1). Für diese Pendler gilt es, ein interessantes kreisübergreifendes ÖPNV-Angebot zu erstellen. Unser Ziel ist es, besonders bei der Gruppe der Berufspendler, die Anzahl der ÖPNV-Nutzer deutlich zu steigern. Untersuchungen zeigen, dass es in ländlich geprägten Gegenden besonders wichtig ist, die Qualität des ÖPNV zu verbessern, um mehr Menschen für dessen Nutzung zu gewinnen. Ein Angebot mit verbesserten und schnellen Verbindungen und möglichst wenigen Umstiegen motivieren die Bürger, Bus und Bahn zu benutzen.

Hierfür sind in unserer Region insbesondere die alten Grenzen zwischen dem Stadtkreis und dem Landkreis Karlsruhe sowie dem Enzkreis aufzuweichen und zu durchfahren. Durch die Einführung günstiger Fahrpreise (Deutschland-Ticket und Jugendticket B-W) ist mit einer Steigerung der Fahrgäste zwischen den Landkreisgemeinden und der Stadt Karlsruhe zu rechnen. Es sind außerdem ein Anstieg verbandsübergreifender Fahrten aus dem Enzkreis, der Stadt Pforzheim und weiteren Regionen zu erwarten.

Fahrzeiten und Umstiege

Wir haben die Erreichbarkeit Gewerbe- und Industriegebiete sowie Bahnhöfe und Nahverkehrsknoten in unserer Region untersucht und mit den PKW-Fahrzeiten verglichen. Hierbei sind wir zu den folgenden Ergebnissen gekommen (siehe auch Anlage 2).

Erreichbarkeit der Karlsruher Innenstadt, Bahnhöfe und wichtiger Umsteigeknoten:

a) Nach KA – Hauptbahnhof: Sehr gute Verbindungen, Bus 47 gut ausgelastet, schnelle Verbindung für alle, die ihr Ziel über den Hbf. gut erreichen.

b) Nach Durlach Innenstadt: Gute Verbindung, Umstieg am Zündhütte passt meistens.

c) Durlacher Tor/KIT: In ca. 30 Min. mit einem Umstieg erreichbar.

- d) Bahnhof Durlach: Ohne Umstieg nicht erreichbar. Kein abgestimmter Fahrplan am Zündhütle, schlechte Taktung, Fahrzeit ab Pal/Stu mindestens 24 Minuten.
- e) Haltestelle Entenfang: Sehr lange Fahrzeit von 40-50 Minuten, 1-2 Umstiege (mit PKW ca. 20 Min.).
- f) Bahnhof Wilferdingen: Für Weiterfahrt Richtung Pforzheim/Stuttgart, nur über Umwege erreichbar, ca. 40-60 Minuten, 2-3 Umstiege (mit PKW 10-20 Min.).
- g) Ettlingen-Stadt: Keine ausreichende Taktung. Bus 107 am Zündhütle, regelmäßig kein direkter Umstieg ohne Wartezeit möglich.

Erreichbarkeit der Gewerbe- und Industriegebiete:

- a) Industriegebiet Ettlingen-West: Umständlich mit schlechten Anschlüssen und mehreren Umstiegen erreichbar, teilweise dreifach Fahrzeit wie mit dem PKW.
- b) Industriegebiet Ettlingen Spinnerei: Umständlich mit 2 Umstiegen in 35-50 Minuten erreichbar. Drei- bis Vierfache Fahrzeit im Vergleich zur Fahrt mit dem PKW.
- c) Industriegebiet Killisfeld/Ottostraße: Liegt in direkter Nachbarschaft und ist dennoch aus den Bergdörfern nicht direkt erreichbar, Drei- bis Vierfache Fahrzeit wie PKW.
- d) Ludwig-Erhard-Allee/Wolfartsweierer Straße: Aus den Bergdörfern nur mit 3 Umstiegen umständlich erreichbar, Drei- bis Vierfache Fahrzeit wie PKW, wachsender Stadtteil.
- e) Gewerbegebiet Nordost Hagsfeld, HS Tagweide: 30 bis 40 Minuten Fahrzeit, 2 Umstiege
- f) Waldbronn-Ermisgrund: morgens nur zwei Fahrten 47A ist für Berufspendler zu wenig. Rathausmarkt, SRH-Gesundheitszentrum Waldbronn und andere Waldbronner Einrichtungen und Firmen sind nicht erreichbar.
- g) Gewerbegebiet Söllingen Reetzstraße und Hammerwerk: nur umständlich mit 2 Umstiegen erreichbar, 40-50 Minuten Fahrzeit.
- h) Industriegebiet Straubenhardt: ca. 90 Minuten Fahrzeit, mit ÖPNV nicht vertretbar.

Begründungen zu den Punkten 1 - 7:

Zu 1.

Die Verstärkerlinie 47 verkehrt heute zu den Hauptverkehrszeiten zwischen Waldbronn-Ermisgrund/Palmbach und Durlach-Zündhütle. Hierdurch wird aus dem regulären 20 Minuten-Takt der Linie 47 ein 10-Minuten Takt. Diese Buslinie soll künftig bis zum Durlacher Tor/KIT, mit Anbindung des Gewerbegebietes Killisfeld/Ottostraße und der Ludwig-Erhard-Allee verlängert werden. Das große Industriegebiet Killisfeld liegt in direkter Nachbarschaft und ist aus den Bergdörfern nicht direkt erreichbar. Auch der wachsende Stadtteil rund um die Ludwig-Erhard-Allee/Wolfartsweierer Straße ist aus den Bergdörfern nur mit drei Umstiegen erreichbar. Für beide Fahrziele benötigt man heute ab Palmbach mit Bus und Bahn ca. 30 bis 40 Minuten. Der Umsteigeknoten „Durlacher Tor“ bietet zahlreiche Weiterfahrtmöglichkeiten in fast alle Richtungen.

Zu 2.

Aus Waldbronn ist heute nur das außerhalb liegende Gewerbegebiet Ermisgrund aus den östlichen Stadtteilen per ÖPNV erreichbar. Für Berufspendler besteht Bedarf im Bereich des Rathausmarktes, bei dem SRH-Gesundheitszentrum (Pflegeberufe) und anderer Kureinrichtungen sowie bei der Firma Agilent und Polytec. Außerdem gibt es regen Freizeit- und Einkaufsverkehr. In der Gegenrichtung kommen die Waldbronner Bürger nicht direkt zu ihren Arbeitsplätzen in den östlichen Karlsruher Stadtteilen. Den größten Bedarf sehen wir bei der Fahrt von Waldbronner Berufspendlern in Richtung Karlsruhe.

Um die in Punkt 1 vorgeschlagene verlängerte Buslinie vernünftig auszulasten, halten wir eine Anbindung von Waldbronn mit Verknüpfung der Linie 155 zum Bahnhof Busenbach für zweckmäßig. Zumal sich so für das Ziel „Durlacher Tor/KIT“ ab dem Rathausmarkt Waldbronn eine ca. 20 Minuten schnellere Fahrzeit ergibt. Die Fahrt zum Hauptbahnhof mit Umstieg in die Linie 44 wird so 10 Minuten schneller als die heutige Verbindung über Ettlingen.

Zu 3.

Die heutige Taktung der Linie 107 nach Ettlingen und zum Bahnhof Durlach ist in keiner Weise ausreichend und ist um eine 20-Minutentaktung zu ergänzen. Wir schlagen für den Knotenpunkt Zündhütte ein „Rendezvous-System“ vor, um so eine sofortige Umsteigemöglichkeit zwischen den anderen Bergdorf-Buslinien 24 und 47 zu ermöglichen. Außerdem muss das Ettlinger Industriegebiet West besser angebunden werden. Dieses ist Stand heute nur umständlich und mit langen Fahrzeiten zu erreichen.

Zu 4.

Aufgrund unserer Lage am östlichen Stadtrand gibt es bei uns viele Einwohner, die im Enzkreis und in Pforzheim ihre Arbeitsplätze haben oder auch in Richtung Stuttgart pendeln. Stand heute müssen diese Pendler umständlich und mit großem Zeitverlust über den KA-Hauptbahnhof oder den Bhf. Durlach in Richtung Pforzheim fahren. Am Bahnhof Remchingen besteht Anschluss an die Stadtbahnen S5/S51 und den IRE1 und die RB17a von und nach Pforzheim und Stuttgart. In der Gegenrichtung gibt es zahlreiche Arbeitnehmer aus dieser Region, die heute ihre Arbeitsplätze beispielsweise bei PI in Palmbach/Stupferich oder Agilent und Polytec in Waldbronn mit dem ÖPNV nicht erreichen können. Um das zu ändern, sollte die Buslinie 47 zu Stoßzeiten von Stupferich über Kleinsteinbach bis nach Remchingen verlängert werden (zusätzliche Fahrzeit 9 Minuten, bzw. 6 KM). Auch Pfinztal wäre so dann besser angebunden. In dem Zusammenhang könnte auch die angedachte Fusion mit dem Pforzheimer Verkehrsverbund (VPE) positive Auswirkungen haben.

Zu 5.

Die Linie 158 bedient Stand heute von Montag bis Freitag zwischen 6 Uhr und 20 Uhr die Strecke Langensteinbach – Karlsruher Höhenstadtteile – Zündhütte. Die meisten Rückmeldungen für diese Busverbindung erhalten wir seit Jahren von den Mitarbeitern des SRH-Klinikums: Die Schichtarbeitszeiten im SRH-Klinikum passen nicht zu dem Bus-Fahrplan, da der Arbeitsbeginn oder das Arbeitsende liegen meist außerhalb der Busfahrzeiten. Aus diesem Grund ist es den über 1.200 Mitarbeitern des Klinikums - von denen die meisten im Schichtbetrieb arbeiten - derzeit nicht möglich, den ÖPNV zu nutzen. Verbesserungen werden durch die von uns vorgeschlagene Ausweitung des Fahrplanes und ein zusätzliches MyShuttle-Angebot zu den städtischen Buslinien in Palmbach und Stupferich erreicht.

Im Einzelnen:

Anbindung des SRH Klinikums Langensteinbach nach Schichtzeiten:

a) Frühschicht Beginn: 06:00 Uhr, spätestens 05:45 Uhr dort sein. (Hinfahrt) Erster Bus 158 aus Durlach-Zündhütte kommt 6:03 Uhr an (+ 10 Minuten Fußweg)

b) Frühschicht Ende: 14:00 Uhr + mind. 10 Min. zum Umziehen = 14:10 – 14:15 Uhr (Heimfahrt) Bus 158 nach Durlach-Zündhütte fährt 14:00 + 15.02 Uhr ab (+ 10 Minuten Fußweg)

c) Spätschicht Beginn: 13:15 Uhr, spätestens 13:00 Uhr dort sein. (Hinfahrt) Bus 158 aus Durlach-Zündhütte kommt 12:33 Uhr an (+ 10 Minuten Fußweg)

d) Spätschicht Ende: 21:15 Uhr + mind. 10 Min. zum Umziehen = 21:25 – 21:30 Uhr (Heimfahrt) Montag – Freitag ab 19:30 Uhr fährt MyShuttle auf Bestellung innerhalb Karlsbads bis Aussiedlerhöfe Steinig + Bahnhof Kleinsteinbach, Bus 158 nach Durlach-Zündhütte: Letzte Fahrt um 19:02 Uhr.

e) Nachtschicht Beginn: 20:45 Uhr, spätestens 20:30 Uhr dort sein. (Hinfahrt) Montag – Freitag ab 19:30 Uhr fährt MyShuttle auf Bestellung innerhalb Karlsbads bis Aussiedlerhöfe Steinig + Bahnhof Kleinsteinbach, Letzter Bus 158 aus Durlach-Zündhütte kommt 19:33 Uhr an (+ 10 Minuten Fußweg)

f) Nachtschicht Ende: 06:30 Uhr + mind. 10 Min. zum Umziehen = 06:40 – 06:45 Uhr (Heimfahrt) Bus 158 nach Durlach-Zündhütte fährt 6:02 (+7:07 152/158 nur in Schulferien) + 08.02 Uhr ab (+ 10 Minuten Fußweg)

Die „Bushaltestelle Klinikum“ liegt in 10 Minuten Entfernung zum Klinikeingang. Für ältere oder mobilitätseingeschränkte Besucher und Patienten ist es fast nicht möglich, von der Bushaltestelle „Klinikum“ über 400 Meter bergauf zum Klinikeingang zu laufen. Auch die ca. 1.200 Meter entfernte Stadtbahnhaltestelle „St. Barbara“ bietet keine Alternative.

Zu 6.

Wir halten die Einführung eines 20-Minuten-Taktes der Linie 47 werktags abends und an Sonntagen ganztags für erforderlich. Eine 20/40-Minuten-Taktung ist im Freizeitverkehr nicht attraktiv. Zu diesen Zeiten ist man mit dem PKW sehr schnell in der Karlsruher Innenstadt ist. Entsprechend ist das derzeitige Angebot des ÖPNV keine Alternative und es wird überwiegend der PKW genutzt.

Wir wurden zudem aus der Bevölkerung in zahlreichen Fällen auf eine Ungleichbehandlung der Stadtteile Grünwettersbach und Palmbach im Vergleich zu der Anbindung nach Hohenwettersbach angesprochen. Aus unserer Sicht besteht tatsächlich eine solche Ungleichbehandlung: Im Gegensatz zur Linie 47 bietet die Linie 24 nach Hohenwettersbach/Bergwald zu den genannten Zeiten teilweise einen 20 Minuten Takt. Auch der Stadtteil Stupferich wird abends und am Sonntag mit drei Verbindungen je Stunde bedient. Wir halten es für dringend erforderlich, den bevölkerungsstärksten Stadtteilen in Wettersbach die gleiche Taktung anzubieten. Dies könnte z.B. kostengünstig durch die Einführung einer Ringlinie (Zusammenschluss der Linien 47 und 23) verwirklicht werden. In jedem Fall ist es geboten, allen Höhenstadtteilen den gleichen Takt anzubieten.

Zu 7.

Der Landkreis Karlsruhe macht es in fast allen seiner Gemeinden vor: Das MyShuttle-Angebot zu Schwachzeiten für die sog. letzte Meile wird sehr gut angenommen. Zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV halten wir ein On-Demand-Angebot für eine sinnvolle und in den Schwachzeiten auch sehr wirtschaftliche Ergänzung. Bei der künftigen Realisierung des Angebots innerhalb der Stadt Karlsruhe sehen wir insbesondere für die Höhenstadtteile einen vordringlichen Bedarf. Durch die starken Hanglagen in unseren Stadtteilen in Verbindung mit ohnehin schon großen Entfernungen zu der nächsten Bushaltestelle haben die Fahrgäste zu Teil beschwerliche und weite Fußwege zurückzulegen. Die ÖPNV-Anbindung der Höhenstadtteile ist im Vergleich zu Stadtteilen mit S-Bahn oder Tram-Anbindung im Hinblick auf die Investitionskosten und die laufenden Unterhaltungskosten erheblich kostengünstiger. Vor diesem Hintergrund scheint es gerechtfertigt, dass in den Höhenstadtteilen zur Kompensation ein On-Demand-Angebot geschaffen wird, das in anderen Stadtteilen mit einer besseren ÖPNV-Anbindung nicht angeboten wird.

Eine Weiterentwicklung dieses On-Demand-Angebotes kann in den nächsten Jahren auch in selbstfahrenden, autonomen Shuttles münden, die heute in Karlsruhe bereits erprobt werden.

Waldbronn: Ergänzende Vorschläge zur kurzfristigen Umsetzung

Ergänzend zu unseren vorgenannten Empfehlungen für das Linienkonzept bitten wir um Prüfung, ob kurzfristig eine Anbindung des Bereiches um den Rathausmarkt Waldbronn zumindest zu den Hauptverkehrszeiten möglich ist. Hier könnte zunächst eine kleine und kostengünstige Lösung mit einer größeren Wendeschleife der vorhandenen Ermlisgrund-Linie 47A in Waldbronn über Talstraße - Rathausmarkt – Ostendstraße – Palmbach umgesetzt werden. Außerdem können weitere Verstärkerfahrten, die heute in Palmbach, Rudolf-Link-Straße beginnen, in diese Überlegungen mit einbezogen werden.



(Wendeschleife Rathausmarkt Waldbronn: Zusätzliche Fahrstrecke 1,8 km, zusätzliche Fahrzeit max. 4 Minuten).

Wir bitten Sie, unsere Empfehlungen in den neuen Nahverkehrsplan und die zukünftigen Netzplanungen mit aufzunehmen und unsere Fragen zu beantworten.

Abschließend bleibt zu hoffen, dass die Politik zukunftsfähige Finanzierungssysteme findet, um die geplante und dringend erforderliche Entwicklung des ÖPNVs in Baden-Württemberg und auch in unserer Region finanzieren zu können.

gez. Roland Jourdan, Fraktionsvorsitzender und Marianne Köpfler