

Vorlage Nr.: 2024/0359

Eingang: 01.04.2024

Ergänzungen im neuen Nahverkehrsplan und in der Netzkonzeption sowie kurzfristige ÖPNV-Verbesserungen für Hohenwettersbach

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Ortschaftsrat Hohenwettersbach	17.04.2024		Ö	Entscheidung

Antrag:

Die CDU-Fraktion beantragt den Beschluss für folgende Linien-Ergänzungen und Verbesserungen in den von der KVV und den zuständigen Stellen der Stadt Karlsruhe zu erstellenden, Nahverkehrsplan aufzunehmen und dem Ortschaftsrat vorzulegen.

Folgende Ergänzungen für den Nahverkehr halten wir in Zukunft für notwendig, um eine positive Entwicklung des ÖPNV zu gewährleisten:

- Verlängerung der Verstärkerlinie 47 zur Hauptverkehrszeit vom Zündhülle bis zum Durlacher Tor/KIT, mit Taktung zur Linie 44 am Zündhülle mit Anbindung des Gewerbegebietes Killisfeld/Ottostraße und der Ludwig-Erhard-Allee (Wolfartsweier Straße) an die Karlsruher Höhenstadtteile.
- 20-Minuten-Taktung der Linie 107 zwischen Ettlingen und dem Bahnhof Durlach, mit Direktumstieg am Zündhülle von und zu den Linien 24 und 47 (kundenfreundliches „Rendezvous-System“)
- 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.
- Einbindung der Baugebiete Fünffzigmorgen, Rehbuckel 2 und perspektivisch auch das Neubaugebiet Dachsbau (gerne auch mit einem kleineren Bus / Shuttle on Demand)
- Überprüfung der Haltestellen und Verbindungsmöglichkeiten sowohl ortsintern als auch in Richtung Zündhülle (Grünberg, Rehbuckel, Rosengarten), gerne auch über MyShuttle (OnDemand) oder als Testgebiet für autonomes Fahren innerhalb des Ortes

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 Hohenwettersbach können wir keine Nahverkehrsmaßnahmen direkt beim Karlsruher Verkehrsverbund GmbH beantragen. Deshalb wollen wir durch Beschluss des Ortschaftsrates, den KVV und die zuständigen Stellen der Stadtverwaltung frühzeitig über den aus unserer Sicht bestehenden Bedarf an Ergänzungen bei der Erstellung des neuen Nahverkehrsplans und der neuen Netzkonzeption im Bereich Hohenwettersbach informieren. Wir bitten diese zu prüfen, in die Planungen aufzunehmen und umzusetzen.

Folgende Fragerstellung hat uns bei dem Antrag geleitet: **„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 2030 (Bezugsjahr 2010) und einen massiven Ausbau des ÖPNV an. Wir unterstützen die Ziele des am 28.04.2020 vom Karlsruher Gemeinderat beschlossene **Klimaschutzkonzept**, 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/ Arbeits- plätzen im Ort. Lt. FNP 2030 kann die Region um 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: KA-Bergdörfer ca. 5.500/1.300, Karlsbad 4.870/4.950, Waldbronn: 4.400/2.800 und Pfinztal 6.650/2.170 (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 zu steigern. Untersuchungen zeigen, dass es in ländlich geprägten Gegenden besonders wichtig ist, die Qualität zu verbessern, um mehr Menschen für den ÖPNV zu gewinnen. **Nur verbesserte und schnelle Verbindungen mit möglichst wenigen Umstiegen** animieren die Bürger am ehesten, Bus und Bahn zu benutzen. Durch die neuen günstigeren Fahrpreise (Deutschland-Ticket und Jugendticket B-W) ist mit einer Steigerung der Fahrgäste zu rechnen.

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 verbundübergreifender 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 und kamen zu folgenden Ergebnissen.

Erreichbarkeit KA-Innenstadt, Bahnhöfe und Umsteigeknoten:

- a) **Nach KA – Hauptbahnhof** sehr gute Direktverbindungen mit Bus 44 im Berufsverkehr, ansonsten gute Verbindung Bus 24 in Verbindung mit Bus 47 in 16min ab HoWe Rathaus mit schneller Verbindung für alle, die ihr Ziel über den Hbf. gut erreichen.
- b) **Nach Durlach Innenstadt** gute Verbindung, Umstieg am Zündhüttele 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 Zündhüttele, schlechte Taktung, Fahrzeit ab HoWe Taglöhnergärten 23 Minuten
- e) **Haltestelle Entenfang** lange Fahrzeit 37- 43 Minuten, 3-4 Umstiege (mit PKW ca. 20 Min.)
- f) **Ettlingen-Stadt** Keine ausreichende Taktung. Bus 107 am Zündhüttele, meist kein direkter Umstieg ohne Wartezeit möglich

Erreichbarkeit der Gewerbe- und Industriegebiete:

- g) **Industriegebiet Ettlingen-West** umständlich mit schlechten Anschlüssen und mehreren Umstiegen erreichbar, teilweise dreifach Fahrzeit wie PKW.
- h) **Industriegebiet Killisfeld/Ottostraße** liegt in direkter Nachbarschaft und ist aus den Bergdörfern nicht direkt erreichbar, Drei- bis Vierfache Fahrzeit wie PKW.
- i) **Ludwig-Erhard-Allee/Wolfartsweierer Straße** aus den Bergdörfern nur mit 3 Umstiegen umständlich erreichbar, Drei- bis Vierfache Fahrzeit wie PKW, wachsender Stadtteil.

Die Buslinie 47 soll 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 um die Ludwig-Erhard- Allee/Wolfartsweierer Straße ist aus den Bergdörfern nur mit drei Umstiegen erreichbar. Für beide Fahrziele benötigt man heute ab Hohenwettersbach Rathaus mit Bus und Bahn ca. 30 bis 40 Minuten. Der Umsteigeknoten „Durlacher Tor“ bietet zahlreiche Weiterfahrtmöglichkeiten in fast alle Richtungen.

Umstieg in die Linie 44 ist 10 Minuten schneller als die heutige Verbindung über Ettlingen.

Verbindungen nach Ettlingen und zum Bahnhof Durlach: Die heutige Taktung der Linie 107 nach Ettlingen und zum Bahnhof Durlach ist bei weitem nicht ausreichend und sollte mit einem 20-Minutentakt ergänzt werden. Wir schlagen am Zündhüte ein „Rendezvous-System“ vor, so dass eine sofortige Umsteigemöglichkeit zwischen den anderen Bergdorf-Buslinien 24 und 47 gegeben ist. Außerdem sollte das Ettlinger Industriegebiet West besser angebunden werden, welches heute nur mit langen Fahrzeiten und Umstiegen zu erreichen ist.

Der Landkreis Karlsruhe macht es fast in allen seinen Gemeinden vor – Das MyShuttle-Angebot zu Schwachzeiten für die letzte Meile wird sehr gut angenommen. Zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV sehen wir ein On-Demand-Angebot als sinnvolle und in den Schwachzeiten auch sehr wirtschaftliche Ergänzung. Bei einer zukünftigen Verwirklichung innerhalb der Stadt Karlsruhe sehen wir für die Höhenstadtteile als vordringlichen Bedarf. Durch die starken Hanglagen in unseren Stadtteilen in Verbindung mit ohnehin schon weiten Entfernungen zur nächsten Bushaltestelle haben die Fahrgäste teilweise 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 Shuttle münden, die heute in Karlsruhe bereits erprobt werden.

Petra Mangler-Dopf
Margarete Kögler Julia
Schulze Steinen

Anlage 1 Einwohnerstatistik Pendler