

Nahverkehrsplan 2026
Stadt Karlsruhe: Synopse der Trägerbeteiligung 2025

Träger öffentlicher Belange	Hinweise/Rückmeldungen aus Anhörung	Stellungnahme KVV/Aufgabenträger
ADFC-Kreisverband Karlsruhe	1. Die Buchung von Fahrradboxen sollte möglichst niedrigschwellig KVV-einheitlich möglich sein, analog dem e-Ticket.	1. Hinweis ist für den Nahverkehrsplan nicht relevant, wird aber im Rahmen einer möglichen zukünftigen Bike & Ride-Strategie berücksichtigt.
	2. Angesichts des großen Bedarfs wird am Hauptbahnhof mittelfristig ein zusätzliches Fahrradparkhaus auf der Nordseite benötigt als erweiterter Ersatz für das geschlossene in der Ost-Unterführung. Denn die Fahrradstation Süd ist nicht dort, wo der Nachfrageschwerpunkt liegt.	2. Hinweis ist für den Nahverkehrsplan nicht relevant, wird aber im Rahmen einer möglichen zukünftigen Bike & Ride-Strategie berücksichtigt.
Fahrgastbeirat im Karlsruher Verkehrsverbund	1. Bei der Darstellung der rechtlichen Bedingungen sollten noch das Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (BGG) und das entsprechende Landesgesetz (L-BGG) aufgenommen werden. Diese Gesetze enthalten wichtige Definitionen und Anforderungen zur Barrierefreiheit im ÖPNV, sind aber an keiner Stelle im Entwurf erwähnt.	1. Durch § 8 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ist die vollumfängliche Barrierefreiheit im ÖPNV bereits geregelt
	2. Der Entwurf des Nahverkehrsplans enthält aus Sicht des Fahrgastbeirats zumindest teilweise nicht notwendigen Angaben des § 11 Abs. 4 ÖPNVG (Darstellung der geplanten Investitionen mit ihren voraussichtlichen Kosten und der Finanzierung).	2. Kosten und Finanzierung der Infrastrukturprojekte zu ermitteln wäre eine reine Punkt Betrachtung und hätte wahrscheinlich mit den letztendlichen Kosten bei Realisierung wenig zu tun. Daher wurde entschieden hier keine Informationen zu ermitteln, die aufgrund der Laufzeit des NVP sehr schnell veraltet und nicht korrekt wären.
	3. Der in der konkreten Vorbereitung bereits weit fortgeschrittene Prozess zum Zusammenschluss des VPE mit dem KVV wird an keiner Stelle erwähnt.	3. Der Nahverkehrsplan bildet nur die aktuelle Situation zum Zeitpunkt der Erstellung (2025) ab.
	4. Das Zeitfenster für die Hauptverkehrszeit erscheint nicht mehr angemessen; es beginnt am Morgen zu spät und endet am Abend zu früh. Z.B. sind die Fahrzeuge der Linie 9 (derzeit der Ersatz für die Linie 3 zwischen Europaplatz und Tivoli) in Richtung Hbf um 05.37 Uhr regelmäßig sehr voll. Es sollte daher geprüft werden, ob die Taktung Jugendlichen im Ausbildungsverhältnis am Morgen die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes im ÖPNV ermöglicht bzw. sicherstellt.	4. Die Hauptverkehrszeit wurde im Nahverkehrsplan (Rahmenplan) von den Aufgabenträgern einheitlich festgelegt und geht nicht auf die Besonderheiten bei den einzelnen Aufgabenträgern ein.
	5. Bei der Gestaltung des ÖPNV-Angebots sollte als weitere Funktion auch eine gute Verbindung zwischen einzelnen Hauptorten untereinander ohne den manchmal zeitraubenden „Umweg“ über ein Mittel- oder Oberzentrum im Vordergrund stehen. Dies würde insbesondere der Stärkung des ÖPNV im verdichteten ländlichen Raum dienen. Das gilt z.B. für die Verbindungen zwischen den Karlsruher Höhenstadtteilen und den umliegenden Gemeinden im Landkreis Karlsruhe und im Enzkreis, etwa Waldbronn, Karlsbad, Ettlingen, Pfinztal, Remchingen.	5. Im NVP werden Vorgaben zur Erreichbarkeit der Zentren (Versorgungsfunktionen) als Mindestgrundangebot definiert. Weitere tangentielle Verbindungen werden bei entsprechender Nachfrage grundsätzlich bei der Angebotsgestaltung berücksichtigt.
	6. Zur Orientierung ortsfremder Personen sollten an allen Haltestellen „Umgebungspläne/ Ortspläne“ angebracht werden, nicht nur an Haltestellen mit wesentlichen Verknüpfungen (Bahn/Bahn, Bahn/Bus, Bus/Bus).	6. Im Stadtgebiet Karlsruhe ist dies bei stärker frequentierten TRAM-Haltestellen bereits der Fall. Für sämtliche (Bus-)Haltestellen im Gebiet des KVV ist dies aber nicht wirtschaftlich umsetzbar und durch fortschreitende Digitalisierung aus Sicht des KVV und der Aufgabenträger auch nicht notwendig.

Nahverkehrsplan 2026
Stadt Karlsruhe: Synopse der Trägerbeteiligung 2025

Träger öffentlicher Belange	Hinweise/Rückmeldungen aus Anhörung	Stellungnahme KVV/Aufgabenträger
	7. Ein barrierefreies Ein- und Aussteigen erfordert nicht nur eine bestimmte Fußbodeneinstiegshöhe der Straßenbahn, sondern auch einen vollständig planen Zugang von der Tür in den Fahrgastraum, was derzeit nicht bei allen Straßenbahntypen gewährleistet ist. Insoweit bedarf es einer weiteren Zielformulierung im NVP.	7. Die beschriebenen Straßenbahnen entsprechen grundsätzlich den Vorgaben der Barrierefreiheit beim Einstieg. Eine Ergänzung des Nahverkehrsplans an dieser Stelle ist nicht erforderlich. VBK und AVG werden jedoch selbstverständlich bei der Neubeschaffung von Straßenbahnen noch stärker auf die Barrierefreiheit der Straßenbahnen achten.
	8. Folgende Taktverstärkungen erscheinen zur Förderung nachhaltiger Mobilität (Umstieg von IV zu ÖPNV) sinnvoll: a) Die Buslinie 71 von der Haltestelle Durlacher Tor nach Neureut Friedhof sollte an Tagen von KSC-Spielen verstärkt werden, um das Wildpark-Stadion zu bedienen. Das erscheint nachhaltiger als einen KSC-Veranstaltungsverkehr anzubieten. b) Eine Taktverdichtung an Wochenenden z.B. zum Weihnachtsmarkt fehlt.	8. Entsprechende Taktverstärkungen sind aufgrund der aktuellen Haushaltslage nicht vorgesehen.
	9. Bus 47: Handlungsbedarf besteht hier für die Erweiterung der Linie 47X zu einer eigenständigen ganztägig bedienten Linie als Schnellverbindung der Karlsruher Höhenstadtteile zum Karlsruher Hauptbahnhof ohne Bedienung von Wolfartsweier und Zündhütte. Die vorhandene Linie 47 stellt durch die zeitraubende Bedienung von Wolfartsweier und dem Zündhütte (mit dort meist mehrminütigem Anschlussaufenthalt) keine besonders attraktive Verbindung der Höhenstadtteile zum Hbf dar. Perspektivisch könnte zudem eine Verlängerung der Linie 47X über Kleinsteinbach bis zum Bahnhof Remchingen mit der dortigen Umsteigemöglichkeit zum Schienenverkehr in Richtung Pforzheim/Stuttgart angedacht werden.	9. Entsprechende zusätzliche Fahrten sind aufgrund der aktuellen Haushaltslage nicht vorgesehen.
Pro-Bahn Regionalverband Mittlerer Oberrhein und Südpfalz	1. Verlängerung Tram in Durlach soll zum Bergfriedhof erfolgen. Realisierungschancen sind besser, die (Keine Vorschläge) adäquat. SPNV-Entwicklungskonzept 2025plus von 2021, Projekt 121, wird mit der Fortschreibung hierauf angepasst.	1. Mit der Verlängerung soll insbesondere das Turmbergbad sowie perspektivisch ggf. auch ein Neubaugebiet erschlossen werden. Mit einer Verlängerung zum Bergfriedhof kann dieses Ziel nicht realisiert werden.
	2. Unter "Schaffung eines zentralen Verknüpfungspunktes am Entenfang" verstehen wir nicht nur die Verknüpfung von Tram, Stadtbahn und Bus; die sind alle schon da. Hier gehört die Eisenbahn dazu, siehe unser SPNV-Entwicklungskonzept 2025plus von 2021, langfristiges Projekt 311	2. Der hierfür erforderliche Neubau der Eisenbahnstrecke obliegt der Deutschen Bahn. Aus heutiger Sicht halten wir eine Realisierung für unwahrscheinlich.
	3. Eine Stadtbahnstrecke Durlach - Ettlingen ist. u. E. auch langfristig wirtschaftlich nicht tragfähig.	3. Es handelt sich nur um ein perspektivisches Projekt. Die Wirtschaftlichkeit der Stadtbahnstrecke wird vor einer Realisierung ggf. in einer vertieften Prüfung untersucht.
	4. Eine Stadtbahnstrecke auf die Bergdörfer scheitert u. E. an der Realisierbarkeit der Ortsdurchfahrten.	4. Es handelt sich nur um ein perspektivisches Projekt. Vor einer Realisierung müssen im Rahmen einer Machbarkeitsstudie noch diverse Punkte geprüft werden, darunter auch die mögliche Trassenführung. Eine Anpassung des Nahverkehrsplans ist nicht erforderlich.

Nahverkehrsplan 2026
Stadt Karlsruhe: Synopse der Trägerbeteiligung 2025

Träger öffentlicher Belange	Hinweise/Rückmeldungen aus Anhörung	Stellungnahme KVV/Aufgabenträger
	<p>5. Die Anbindung der neuen Messe über die DB-Strecke bzw. die dort hinzukommenden Gleise ist u. E. unzweckmäßig; sie würde zu Gelegenheitsverkehren führen, eine Linien massige Anbindung wäre nicht in Sicht und im übrigen würde der hoch belastete Abschnitt Pfalzbahnhof/Albtalbahnhof Richtung Karlsruhe West/Abzw Dammerstock noch mehr belastet. Über die Tramlinie via Eberts Trasse/(Keine Vorschläge) lässt sich mit einer Schleife bei der Messe diese Linien massig in das Netz integrieren, siehe unser SPNV-Entwicklungskonzept 2025plus von 2021, Projekt 107</p>	<p>5. Es handelt sich nur um ein mittelfristiges Projekt. Vor einer Umsetzung werden alle Optionen geprüft und auch die Hinweise von Pro-Bahn hierzu geprüft. Eine Anpassung des Nahverkehrsplans ist nicht erforderlich.</p>
	<p>6. Buslinie 22A/22B soll in Grötzingen auch Baugebiet "Im Speitel" bedienen</p>	<p>6. Aktuell ist seitens VBK keine Trassenänderung vorgesehen.</p>
	<p>7. Buslinie 23 soll Durlach Bahnhof anschließen</p>	<p>7. Aktuell ist seitens VBK keine Trassenänderung vorgesehen.</p>
	<p>8. Buslinie 52 soll als Ringlinie im Uhrzeigersinn befahren werden, dadurch Direktanbindung Weiherfeld an Hbf, keine Mehrung</p>	<p>8. Aktuell ist seitens VBK keine Trassenänderung vorgesehen.</p>
	<p>9. Nachtverkehre in Karlsruhe sollten an alle Tagen der Woche angeboten werden</p>	<p>9. Die Nachfrage an den Wochentagen ist sehr gering. Aufgrund der aktuellen Haushaltslage ist eine Angebotsausweitung nicht möglich.</p>
<p>Verkehrsclub Deutschland – Kreisverband Karlsruhe e.V.</p>	<p>1. Im Vergleich mit ähnlichen Städten sollen sich die Fahrgastzahlen spürbar schlechter entwickelt haben. Offenbar ist der verkehrliche Nutzen des Stadtbahntunnels und vor allem dessen neues Liniennetz geringer als gedacht, sodass der Nutzen des Tunnels vorrangig im städtebaulichen Bereich liegt. Daher sollten dessen Kosten nicht mehr im vollen Umfang dem ÖV nahezu alleine angelastet werden, sondern dem städtischen Haushalt. Bleibt der Tunnel alleine im Etat des ÖV, müsste sich dieser zur Defizitreduzierung quasi zu Tode sparen. Das wäre nicht konform zu den Zielen der Verkehrswende, die auch unsere Ziele sind.</p> <p>2. Wir haben schon bei der Ergänzung des NVP in 2021 kritisiert, dass sich die an sich gute detaillierte Betrachtung der Barrierefreiheit nur auf Haltestellen nach PBefG beschränkt, wo doch gerade ein großer Vorteil des Karlsruher Modells ist, dass Systemgrenzen überwunden werden und diese den Endkunden eigentlich nicht mehr interessieren müssen. Prioritäten und Zeitschienen gehören auch für EBO-Halte etc. in gleicher Weise betrachtet. Die unter 8.1.3 genannte Rahmenvereinbarung ist zu wenig transparent für uns, so kann man sich auch schlecht seitens der Verbände etc. für Forcierungen an bestimmten Stellen engagieren.</p> <p>3. Bei den genannten Nachteilen von Tempo 30 muss die Frage gestattet sein, wo und wie oft überhaupt mit großen Bussen mehr als Tempo 30 praktisch erreichbar ist, insbesondere dort, wo Buslinien eher Nebenstraßen nutzen, und wie dieses Tempo bei größeren Fahrzeugen heute schon mit der Verkehrssicherheit und Fahrkomfort der Busnutzer harmonisiert.</p>	<p>1. Aus Sicht der Stadt Karlsruhe hat der Stadtbahntunnel durchaus einen verkehrlichen Nutzen. Die Finanzierung des Defizits des Stadtbahntunnels erfolgt (über die KVVH GmbH) bereits aus dem städtischen Haushalt. Insofern sind keine Änderungen notwendig.</p> <p>2. Für den Nahverkehrsplan sind nur Haltestellen nach dem Personenbeförderungsgesetz relevant. Haltestellen nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) werden aufgrund gesetzlicher Vorgabe nicht betrachtet.</p> <p>3. Der entsprechende Passus im Nahverkehrsplan soll nur auf die Auswirkungen von Tempo 30-Zonen auf die Fahrzeiten von Bussen hinweisen. Die Zeitverluste sind im ländlichen Bereich aufgrund größerer Strecken hierbei deutlich relevanter als im Karlsruher Stadtgebiet.</p>

Nahverkehrsplan 2026
Stadt Karlsruhe: Synopse der Trägerbeteiligung 2025

Träger öffentlicher Belange	Hinweise/Rückmeldungen aus Anhörung	Stellungnahme KVV/Aufgabenträger
	<p>4. Es wäre wünschenswert, wenn modernere Technik bei Vorrangschaltungen (bei Bus und Bahn) nicht mehr zu größeren Ausfallzeiten beim querenden Verkehr incl. Fuß und Rad als Teil des Umweltverbunds führt bzw. Verkehr in ÖV-Richtung „mitgenommen“ wird statt neben parallel fahrender Bahn warten zu müssen. Das erhöht nicht nur die Akzeptanz, sondern dadurch, dass man nicht nach einigen Umläufen den Querverkehr doch mal zu Lasten des ÖV durchlassen muss, verbessert es das Ergebnis der Vorrangschaltung auch. Zumindest im Bahnbereich müsste inzwischen der Standort der Bahnen lange genug vorher bekannt sein, um Quer- und Parallelverkehre rechtzeitig vorher einzuplanen und umzuschichten, so dass der begrüßenswerte Vorrang des ÖV kaum noch negativ auffällt. Inwieweit das auch schon beim Busverkehr der Fall ist, ist uns nicht bekannt.</p>	<p>4. Der Fuß- und Radverkehr wird im Nahverkehrsplan nicht separat betrachtet. Eine Änderung des Nahverkehrsplans ist daher nicht erforderlich.</p>
	<p>5. Schmerzlich vermisst wird seit der Schließung der Fahrradstation im östlichen Bahnsteigtunnel eine für Radfahrer aus Richtung Innenstadt gut erreichbare Fahrradstation mit sicheren Abstellmöglichkeiten. Der Umweg auf die Südseite ist nicht unbeachtlich. Hier sollten Lösungen gesucht werden, evtl. auch zusammen mit dem anstehenden barrierefreien Umbau des Vorplatzes. Wie ist die aktuelle bzw. künftige Nutzung des alten „Postbahnhofs“?</p>	<p>5. Die grundsätzliche Thematik ist bekannt. Allerdings ist die Planung von Radabstellanlagen nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans.</p>
	<p>6. Der neu geführten Linie 71 fehlen unbedingt noch Haltestellen im Bereich KSC und Grabener Allee, soll sie erfolgreich werden.</p>	<p>6. Eine Linienverkehrshaltestelle beim KSC wird durch die Polizeibehörden nicht genehmigt. Hintergrund ist die Verkehrssituation auf dem Adenauerring (60 km/h).</p>
Nachbarschaftsverband Karlsruhe	<p>1. Für die Gewerbegebiete in Karlsruhe stellt der ÖPNV einen wichtigen Standortfaktor bei der Arbeitnehmer*innengewinnung sowie Auszubildendengewinnung dar. Die Taktung in den Gewerbegebieten bedient nicht die Bedürfnisse der Unternehmen vor Ort.(...) Auch im Hinblick auf die Mobilitätswende und dem Ziel, den MIV reduzieren zu wollen, ist es erforderlich, Gewerbegebiete mit einer höheren Taktung des ÖPNV (sowohl Bus als auch Bahn) anzufahren. (...) So mussten Arbeitsbeginnzeiten [im Gewerbegebiet Rossweid/Greschbachstr.] seitens einzelner Unternehmen später angesetzt und somit an die Bustaktung angelehnt werden, um Auszubildende gewinnen zu können, die - allein aufgrund des Alters - auf den ÖPNV angewiesen sind. Teilzeitkräfte, die mittags die Arbeitszeit beenden oder beginnen möchten, können den Bus nicht nutzen, da zu der Zeit das Gewerbegebiet nicht angefahren wird.</p>	<p>1. Hinweis wurde im Nahverkehrsplan berücksichtigt (Seite 93 Fließtext): "Darüber hinaus sind für die Stadt Karlsruhe Gewerbegebiete ein zentraler Standortfaktor, sowohl für Unternehmen als auch als Ausbildungsstätten. Die aktuelle Taktung des ÖPNV deckt nicht in allen Bereichen den tatsächlichen Bedarf. Daher besteht insbesondere bei den in der Tabelle 18 genannten Standorten Handlungsbedarf."</p>

Nahverkehrsplan 2026
Stadt Karlsruhe: Synopse der Trägerbeteiligung 2025

Träger öffentlicher Belange	Hinweise/Rückmeldungen aus Anhörung	Stellungnahme KVV/Aufgabenträger
	<p>2. Erschließungsmängel Stupferich Ortsmitte/Gänsberg: Kein unmittelbarer Handlungsbedarf, aber Beobachtung der vorgesehenen Wohngebietserweiterung, Planungen zur Zukunftssicherung der Schulinfrastruktur (Neubau oder Ertüchtigung und Erweiterung des bestehenden Standorts) und der potenziellen Ansiedlung eines Nahversorgers.</p>	<p>2. Hinweis wurde aufgenommen (Nahverkehrsplan Seite 89, Nr. 7)</p>
Regierungspräsidium Karlsruhe	<p>1. Der NVP stellt zu Beginn von Kapitel 5.1.2 fest, dass § 8 Abs. 3 PBefG den vollständigen barrierefreien Ausbau des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 festlegt und dass diese Frist nur dann nicht gilt, wenn im Nahverkehrsplan entsprechende Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Der Entwurf des NVP wird dieser Vorgabe jedoch nicht gerecht: Eine konkrete Begründung, warum der barrierefreie Ausbau der in Anlage 10.2 benannten Haltestellen jeweils nicht erfolgt ist oder für die Zukunft nicht geplant wird, fehlt derzeit.</p>	<p>1. Mit der Kategorisierung und jeweiligen Priorisierung erfolgt bereits eine Begründung zum Ausbaustand der Haltestellen. Die Auflistung der Priorisierung und Kategorisierung im NVP wird lediglich als Information angesehen, da die eigentliche Erhebung bereits in einer vorigen Ergänzung zum NVP 2014 erfolgt ist. Eine Auflistung der jeweiligen Begründungen der Kommunen würde den Rahmen des NVP sprengen. Geplant ist, die Priorisierungen und den Ausbaustand in absehbarer Zeit erneut zu prüfen und danach eine neue Priorisierung vorzunehmen bzw. zu konkretisieren.</p>
	<p>2. Um bessere Transparenz zu schaffen, sollten die Haltestellen aus Priorisierungsstufe 5, für die kein barrierefreier Ausbau geplant ist, gesondert dargestellt oder gekennzeichnet werden. Letzteres ließe sich nachträglich beispielsweise durch ein Sternsymbol (*) und eine entsprechende Erklärung am Ende der Tabelle (* = Kein Ausbau geplant) auf niedrigschwellige Weise umsetzen.</p>	<p>2. Geplant ist, die Priorisierungen und den Ausbaustand in absehbarer Zeit erneut zu prüfen und danach eine neue Priorisierung vorzunehmen bzw. zu konkretisieren.</p>