

Gemeinsamer Nahverkehrsplan der Stadt Karlsruhe, des Landkreises Karlsruhe, des Landkreises Rastatt und der Stadt Baden-Baden im Karlsruher Verkehrsverbund

Auftraggeber/-in:

KVV Karlsruher Verkehrsverbund GmbH
Tullastraße 71
76131 Karlsruhe

Auftragnehmer/-in:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstr. 1
76131 Karlsruhe

TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK)
Durlacher Allee 73
76131 Karlsruhe

Inhalt

Vorwort	10
1 Grundlagen und Rahmenbedingungen.....	11
1.1 Rechtliche Bedingungen.....	11
1.1.1 Europäischer Rechtsrahmen.....	11
1.1.2 Bundesrecht.....	11
1.1.3 Landesrecht Baden-Württemberg	13
1.1.3.1 Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG BW)	13
1.1.3.2 Verordnung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV-VO)	14
1.1.4 Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG).....	14
1.1.5 Mobilitätsgesetz des Landes Baden-Württemberg (Landesmobilitätsgesetz – LMG)	15
1.1.6 Klimaschutzgesetz und Verkehrswendziele Baden-Württemberg.....	16
1.2 ÖPNV-Strategie 2030 Baden-Württemberg	17
1.3 Raumordnerische Grundlagen und Strukturen	18
1.4 Demographische Bedingungen	20
1.5 Finanzielle Bedingungen	21
1.5.1 Fahrgeldeinnahmen	21
1.5.2 Mittel von Land und Bund	23
1.5.3 Betriebskostenzuschüsse der Aufgabenträger	25
1.5.4 Mittel gemäß Regionalisierungsgesetz zur Finanzierung des SPNV.....	25
1.5.5 Investitionskostenzuschüsse.....	26
1.6 Der Karlsruher Verkehrsverbund	26
1.7 Aufstellungsprozess des Nahverkehrsplans	27
1.8 Vorhandene Planungen.....	27
2 Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2014 und der Ergänzungsbände.....	29
3 Bestandsaufnahme	30
3.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur, Bevölkerungsentwicklung	30
3.2 Schulstandorte und Schülerströme.....	35

3.3	Status quo des ÖPNV auf Straße und Schiene	36
3.3.1	Stadt Karlsruhe.....	36
3.3.2	Landkreis Karlsruhe.....	37
3.3.3	Landkreis Rastatt.....	38
3.3.4	Stadt Baden-Baden	39
3.4	Weitere Bedienformen und intermodale Angebote	40
3.4.1	Bedarfsverkehre.....	40
3.4.1.1	Anruflinientaxi	41
3.4.1.2	Anrufsammeltaxi	41
3.4.1.3	Linienbedarfsverkehr – MyShuttle	41
3.4.1.4	Gebündelte Bedarfsverkehre.....	43
3.4.2	Intermodale Angebote.....	44
3.4.2.1	Bikesharing	44
3.4.2.2	Carsharing.....	44
3.4.2.3	E-Roller-Sharing	45
3.5	Verknüpfungspunkte.....	45
3.5.1	Park and Ride	46
3.5.2	Bike and Ride	46
3.6	Verkehrsnachfrage	48
3.6.1	Pendelnde	48
3.6.2	ÖPNV-Nachfrage.....	50
3.7	Tarifstruktur	50
4	Anforderungsprofil – Angebotsstandards	53
4.1	Verkehrszeiten	53
4.2	Verbindungs- und Bedienungsstandards	54
4.2.1	Erschließung.....	54
4.2.2	Zeitliche Erreichbarkeit wichtiger Ziele.....	54
4.2.3	Umsteigehäufigkeit zu wichtigen Zielen	55
4.2.4	Bedienungshäufigkeit	55
4.2.5	Verknüpfungspunkte	56
5	Anforderungsprofil – Qualitätsstandards	57

5.1	Mindeststandards Haltestellen	57
5.1.1	Haltestellenausstattung	57
5.1.2	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen	60
5.2	Mindeststandards Fahrzeuge.....	62
5.2.1	Aufgabenträgerübergreifende Fahrzeugstandards im ÖPNV	62
5.2.1.1	Fahrgastinformation Linienbus und Straßenbahn	62
5.2.1.2	Ausstattung Linienbus und Straßenbahn.....	62
5.2.1.3	Ergänzende Ausstattung Linienbus.....	63
5.2.1.4	Ergänzende Ausstattung Straßenbahn	63
5.2.2	Ergänzende Vorgaben Linienbusbetrieb in der Stadt Karlsruhe	63
5.2.3	Ergänzende Vorgaben im Regionalbuslinienbetrieb.....	64
5.2.4	Ergänzende Vorgaben Linienbusbetrieb in der Stadt Baden-Baden.....	64
5.2.5	Ausstattung Fahrzeuge des On-Demand-Angebots MyShuttle	64
5.3	Mindeststandards Betriebsablauf	65
5.3.1	Ergänzende Vorgaben Betriebsablauf im ÖPNV der Stadt Karlsruhe	66
5.3.2	Ergänzende Vorgaben Betriebsablauf im ÖPNV der Stadt Baden-Baden	66
5.3.3	On-Demand-Verkehr MyShuttle	66
5.4	Tarif, Vertrieb	67
5.5	Marketing	67
5.6	Mindeststandards Personal	67
6	Anforderungen an Verkehrsinfrastruktur – Straße	68
6.1	Straßenausbau ÖPNV	68
6.2	Straßenbaumaßnahmen	69
6.3	Tempo 30 auf Buslinienwegen	70
6.3.1	Maßnahmen Zuständigkeit Straßenbaulastträger	72
6.3.2	Maßnahmen ÖPNV-Aufgabenträger.....	75
7	Infrastrukturprojekte Schiene	76
7.1	Aufgabenträgerübergreifend	76
7.2	Stadt Karlsruhe.....	77
7.2.1	Kurz- und mittelfristige Projekte Stadt Karlsruhe	77
7.2.2	Perspektivische Projekte Stadt Karlsruhe	78

7.3	Landkreis Karlsruhe	80
7.3.1	Kurz- und mittelfristige Projekte Landkreis Karlsruhe	80
7.3.2	Perspektivische Projekte Landkreis Karlsruhe	80
7.4	Landkreis Rastatt.....	81
7.4.1	Kurz- und mittelfristige Projekte Landkreis Rastatt	81
7.4.2	Perspektivische Projekte Landkreis Rastatt	82
7.5	Stadt Baden-Baden.....	83
7.5.1	Perspektivische Projekte Stadt Baden-Baden	83
8	Stärkung des ÖPNV und Förderung der Multimodalität	84
8.1	Aufgabenträgerübergreifend	84
8.2	Stadt Karlsruhe.....	85
8.3	Landkreis Karlsruhe.....	85
8.4	Landkreis Rastatt.....	86
8.5	Stadt Baden-Baden.....	86
9	Schwachstellenanalyse und Maßnahmen	87
9.1	Analyse der Erschließung durch den ÖPNV.....	87
9.1.1	Erschließungsmängel	88
9.1.2	Erreichbarkeit mit dem Fahrrad.....	90
9.2	Analyse der zeitlichen Erreichbarkeit und der Umsteigehäufigkeit.....	91
9.3	Analyse des Fahrtenangebots/Taktung.....	92
9.4	Maßnahmen aus Abstimmung Aufgabenträger und Kommunen/Stadtteilen	93
10	Anhang	95
10.1	Anhang zur Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2014 und der Ergänzung 2018	95
10.1.1	Umgesetzte Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2014 und der Ergänzung 2018	95
10.1.2	In Planung oder Umsetzung befindliche Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2014 und der Ergänzung 2018 – keine erneute Aufnahme in den Nahverkehrsplan	99
10.1.3	Nicht oder nicht vollständig umgesetzte Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2014 und der Ergänzung 2018 – Wiederaufnahme in den Nahverkehrsplan.....	100
10.1.4	Nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2014 und der Ergänzung 2018 – keine Wiederaufnahme in den vorliegenden Nahverkehrsplan	104
10.2	Priorisierung und Kategorisierung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen.....	106
10.2.1	Stadt Karlsruhe (Bus)	107

10.2.2 Stadt Karlsruhe (BOStrab)	115
10.2.3 Landkreis Karlsruhe (Bus).....	119
10.2.4 Landkreis Karlsruhe (BOStrab)	135
10.2.5 Landkreis Rastatt.....	136
10.2.6 Stadt Baden-Baden	150
10.3 Liniensteckbriefe	154
10.3.1 SPNV nachrichtlich	155
10.3.2 Stadt Karlsruhe.....	173
10.3.3 Landkreis Karlsruhe.....	241
10.3.4 Landkreis Rastatt.....	335
10.3.5 Stadt Baden-Baden	399

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Mindestziele für den Anteil sauberer Fahrzeuge, die unter Aufträge gemäß Artikel 3 CVD fallen, bezogen auf Deutschland _____	15
Tabelle 2:	Anrufsammeltaxen im KVV zum Zeitpunkt der Erstellung des Nahverkehrsplans _____	41
Tabelle 3:	Einzugsbereiche von Haltestellen in Abhängigkeit vom Verkehrssystem _____	54
Tabelle 4:	Definition der maximalen Beförderungszeit _____	55
Tabelle 5:	Definition der maximalen Umsteigehäufigkeit _____	55
Tabelle 6:	Ausstattungsmerkmale Haltestellen _____	60
Tabelle 7:	Steckbrief Tempo 40 oder Tempo 30 ausschließlich von 22:00 bis 06:00 Uhr _____	72
Tabelle 8:	Steckbrief Neuordnung von Knotenpunkten _____	72
Tabelle 9:	Steckbrief LSA-Bevorrechtigung _____	73
Tabelle 10:	Steckbrief alternative Fahrwege und Zurücknehmen/Aufheben von rechts-vor-links Regelungen _____	73
Tabelle 11:	Steckbrief Rückbau von Busbuchten/Umbau zu Haltestellen(kaps) _____	73
Tabelle 12:	Steckbrief Verstetigung des Verkehrsablaufs _____	74
Tabelle 13:	Steckbrief eigene Busspur _____	74
Tabelle 14:	Steckbrief zusätzlicher Fahrzeugeinsatz _____	75
Tabelle 15:	Steckbrief Taktausdünnung _____	75

Tabelle 16:	Erschließungsmängel und Handlungsbedarfe _____	89
Tabelle 17:	Schwachstellen Beförderungszeit und Umsteigehäufigkeit _____	92
Tabelle 18:	Schwachstellen Fahrtenangebot/Taktung _____	93
Tabelle 19:	Maßnahmen aus Abstimmung Aufgabenträger und Kommunen/ Stadtteilen _____	94
Tabelle 20:	Umgesetzte Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2014 und der Ergänzung 2018 ____	98
Tabelle 21:	Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2014 und der Ergänzung 2018 in Planung oder Umsetzung – keine erneute Aufnahme in den Nahverkehrsplan _____	100
Tabelle 22:	Nicht oder nicht vollständig umgesetzte Maßnahmen – Wiederaufnahme in den Nahverkehrsplan _____	103
Tabelle 23:	Nicht umgesetzt, geprüft und verworfen – keine Wiederaufnahme in den Nahverkehrsplan _____	106

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Handlungsfelder und Zielbilder für den ÖPNV _____	18
Abbildung 2:	Zentrale Orte, Verflechtungsbereiche und Raumkategorien aus dem Regionalplan Mittlerer Oberrhein 2022 _____	20
Abbildung 3:	Entwicklung der Fahrgastzahlen 2001 bis 2023 [Million Fahrgäste/Jahr] _____	22
Abbildung 4:	Erträge aus Fahrgeldeinnahmen 2001 bis 2023 [Million EURO/Jahr] _____	23
Abbildung 5:	Einwohnerinnen und Einwohner absolut je Kommune/Stadtteil, Stand 2021 _____	31
Abbildung 6:	Einwohnerinnen und Einwohner pro Hektar im rechtsrheinischen KVV, Zensus 2022 ____	32
Abbildung 7:	Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2021 bis 2030 je Kommune in Prozent ____	33
Abbildung 8:	Prognostizierte Veränderung der Altersgruppen 2020 bis 2040 je Stadt- und Landkreis _____	34
Abbildung 9:	Anzahl Schülerinnen und Schüler mit Wohnort und Schulstandort im KVV, Stand 2023, Grundlage ScoolCard-Verkäufe _____	35
Abbildung 10:	Übersichtskarte der MyShuttle Bedienegebiete im KVV, Stand Dezember 2024 _____	42
Abbildung 11:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im rechtsrheinischen KVV mit Wohn- und Arbeitsort _____	49
Abbildung 12:	Wabenplan für das Verbundgebiet des KVV _____	51
Abbildung 13:	Vorgehen zur Kategorisierung der Haltestellen im KVV _____	61
Abbildung 14:	Einzugsbereiche im rechtsrheinischen KVV-Gebiet zur Analyse der fußläufigen Erschließung _____	88

Abbildung 15:	Erreichbarkeit der Schienenhaltepunkte mit dem Fahrrad _____	90
Abbildung 16:	Analyse der Beförderungszeiten zu den Oberzentren _____	91

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
ALT	Anruflinientaxi
AST	Anrufsammeltaxi
AVG	Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH
B+R	Bike and Ride
CVD	Clean Vehicles Directive
DB	Deutsche Bahn
D-Ticket	Deutschlandticket
FAG	Finanzausgleichsgesetz
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Hbf	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITCS	Intermodal Transport Control System
IV	Individualverkehr
KSG	Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg
KVV	Karlsruher Verkehrsverbund GmbH
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Baden-Württemberg
LMG	Landesmobilitätsgesetz
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVEP	Nahverkehrsentwicklungsplan
NVP	Nahverkehrsplan

NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG BW	Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs Baden-Württemberg
ÖPNV-VO	Verordnung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
P+R	Park and Ride
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
SaubFahrzeugBeschG	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz
SGB IX	Sozialgesetzbuch, Neuntes Buch
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
VBK	Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH
VEP	Verkehrsentwicklungsplan Stadt Karlsruhe
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Vorwort

Die vier baden-württembergischen Aufgabenträger des Karlsruher Verkehrsverbundes (KVV) Stadt Karlsruhe, Landkreis Karlsruhe, Landkreis Rastatt und Stadt Baden-Baden haben mit ihrem gemeinsamen Nahverkehrsplan 2014, als Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2006, die planerische Grundlage der Aufgabenträger für die Ausgestaltung und Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in ihrem jeweiligen Aufgabengebiet gelegt. Änderungen in der Angebotsstruktur und neue Themen, wie die detaillierte Planung der Barrierefreiheit, wurden mit Hilfe mehrerer Ergänzungen aufgenommen. Zehn Jahre nach dem Beschluss des gemeinsamen Nahverkehrsplans 2014 gibt dieser die Rahmenbedingungen und die Realitäten des ÖPNV im Gebiet des KVV aber nur noch bedingt wieder.

Aus diesem Grund wurde die vorliegende Fortschreibung des Nahverkehrsplans erarbeitet. Dabei wurden die neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen, wie beispielsweise das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG), berücksichtigt. Die Aufgabenträger im rechtsrheinischen KVV-Gebiet bekennen sich zu den Klimaschutzziele und verpflichten sich dazu, die gesetzlichen Vorgaben zur Umstellung auf saubere und emissionsfreie Antriebe im straßengebundenen ÖPNV einzuhalten, um die Verkehrswende voranzutreiben.

Um den bisherigen Entwicklungen Rechnung zu tragen, wurden die Grundlagendaten neu erhoben und ausgewertet, darunter auch neue Angebotsformen, wie das mittlerweile etablierte On-Demand-Angebot MyShuttle. Für die Definition des gewünschten Angebots konnte auf die bisherigen Standards zurückgegriffen werden, diese wurden überprüft und bei Bedarf angepasst. Das derzeitige und zukünftig geplante ÖPNV-Angebot wird in den neu erarbeiteten Liniensteckbriefen beschrieben, in denen auch der geplante Handlungsbedarf aufgezeigt wird. Ergänzt werden diese durch die Beschreibung von Verkehrs- und Infrastrukturprojekten, wie Streckenreaktivierungen, Neu- und Ausbauten im Schienenverkehr oder anderen Infrastrukturprojekten zur Attraktivierung des ÖPNV und Schienenpersonennahverkehrs (SPNV).

1 Grundlagen und Rahmenbedingungen

1.1 Rechtliche Bedingungen

1.1.1 Europäischer Rechtsrahmen

Am 3. Dezember 2009 ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (im Folgenden VO 1370/2007) in Kraft getreten. Zweck der VO 1370/2007 ist es, gemeinschaftsweit einheitlich festzulegen, welche Maßnahmen die zuständigen Behörden ergreifen können, um im Interesse des Gemeinwohls Verkehrsdienste im ÖPNV sicherzustellen. Hierzu legt die VO 1370/2007 die Bedingungen fest, unter denen die zuständigen Behörden den Betreibern Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewähren können. Solche Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte dürfen in der Regel nur durch einen zwischen der zuständigen Behörde und dem Verkehrsunternehmen geschlossenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag gewährt werden. Nach den Vergaberegeln der VO 1370/2007 werden öffentliche Dienstleistungsaufträge in der Regel im Wege eines wettbewerblichen Verfahrens vergeben. Neben der wettbewerblichen Vergabe sieht die Verordnung aber auch Möglichkeiten für Direktvergaben vor. Die VO 1370/2007 normiert ferner beihilfenrechtliche Anforderungen an die Ermittlung der Ausgleichsleistung und Vorgaben zum Inhalt öffentlicher Dienstleistungsaufträge.

Im Dezember 2017 trat die Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste in Kraft. Von besonderer Bedeutung im Zusammenhang mit dem Nahverkehrsplan ist dabei der neu eingefügte Art. 2a VO 1370/2007. Diese Vorschrift stellt eine Schnittstelle zwischen den Spezifikationen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und den *Strategiepapieren für den öffentlichen Verkehr in den Mitgliedstaaten* her. Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die in öffentlichen Dienstleistungsaufträgen oder allgemeinen Vorschriften der zuständigen Behörden geregelt werden, müssen im Einklang mit solchen Strategiepapieren stehen. Der Nahverkehrsplan kann als ein Strategiepapier in diesem Sinne angesehen werden.

Der fortgeschriebene Nahverkehrsplan des KVV bildet eine wichtige Grundlage für künftige öffentliche Dienstleistungsaufträge. Diese setzen die Vorgaben des Nahverkehrsplans in konkrete gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen um, das heißt sie resultieren in Anforderungen an Art und Umfang sowie Qualität der Verkehrsdienste, die von den Betreibern zu erfüllen sind.

1.1.2 Bundesrecht

Das Personenbeförderungsgesetz des Bundes (PBefG) wurde zuletzt am 17. April 2024 geändert und regelt die entgeltliche und geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Oberleitungsbussen und Kraftfahrzeugen.

In § 8 Abs. 3 PBefG ist die Nahverkehrsplanung der Aufgabenträger verankert.

Das PBefG wurde mit Wirkung zum 01. August 2021 novelliert. Einerseits wurden umfassende Änderungen im Bereich des Gelegenheitsverkehrs vorgenommen. Andererseits gab es Anpassungen, die auch bei der Aufstellung und Fortschreibung der Nahverkehrspläne relevant sind. Nach § 1a PBefG sind bei Anwendung des PBefG die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen. Zudem wurde mit dem Linienbedarfsverkehr gemäß § 44 PBefG eine neue Verkehrsform des Linienverkehrs im ÖPNV eingeführt.

Die Städte Karlsruhe und Baden-Baden sowie die Landkreise Karlsruhe und Rastatt sind nach § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG als Aufgabenträger des ÖPNV für die Sicherstellung einer ausreichenden, den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV zuständig. Dazu definieren sie die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in einem Nahverkehrsplan (§ 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG). Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. In ihm konkretisieren die Aufgabenträger die Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung.

Die Umsetzung des Nahverkehrsplans erfolgt gemäß § 8a PBefG durch Maßnahmen des Aufgabenträgers, soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht eigenwirtschaftlich möglich ist.

Der Nahverkehrsplan hat gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Unter bestimmten Umständen können Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Hierfür haben die Aufgabenträger gemeinsam mit dem KVV bereits den Haltestellenausbau kategorisiert, priorisiert und Ausnahmen definiert, was im vorliegenden Nahverkehrsplan aktualisiert wird.

Das Gesetz stellt zudem Anforderungen an das Verfahren bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans: Vorhandene Verkehrsunternehmen sind frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören, siehe hierzu Kapitel 1.7.

Weitergehende Regelungen überlässt § 8 Abs. 3 PBefG dem Landesrecht.

Verkehrsunternehmen benötigen vor Aufnahme eines Verkehrs eine Genehmigung nach § 2 PBefG. Zuständige Genehmigungsbehörde für den ÖPNV im KVV-Gebiet (rechtsrheinisch) ist das Regierungspräsidium Karlsruhe. Der Nahverkehrsplan findet vor allem nach § 13 Abs. 2a Satz 1 PBefG Berücksichtigung. Nach dieser Vorschrift kann die Genehmigungsbehörde einen Genehmigungsantrag versagen, wenn der beantragte Verkehr mit dem Nahverkehrsplan nicht in Einklang steht. Nach § 13 Abs. 2a PBefG kann zudem bei einer wesentlichen Abweichung von einer Anforderung aus einer Vorabbekanntmachung ein Genehmigungsantrag versagt werden. Von entscheidender Bedeutung ist zudem die Vorschrift des § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 PBefG, wonach eine Linienverkehrsgenehmigung versagt werden kann, wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

Der KVV hat frühzeitig auf diese Entwicklung reagiert und bereits im Nahverkehrsplan 2006 mit der Linienbündelung für die Buslinien Strukturen geschaffen, die nach verkehrlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten ein Liniennetz entsprechend den Bedürfnissen der Fahrgäste definieren.

1.1.3 Landesrecht Baden-Württemberg

1.1.3.1 Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG BW)

Den landesrechtlichen Gesetzesrahmen für den ÖPNV stellt das Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG BW, 1995, zuletzt geändert am 17. Dezember 2024) dar. Nach diesem Gesetz ist die Aufgabenträgerschaft für den SPNV auf das Land sowie die Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV auf die Stadt- und Landkreise übertragen.

Zudem enthält es Leitlinien für die Gestaltung des ÖPNV, Regelungen über die Aufstellung eines Nahverkehrsplanes sowie der Finanzierung des ÖPNV.

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV wird als freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge definiert (siehe hierzu auch Kapitel 1.5). Die Aufstellung eines Nahverkehrsplanes ist eine weisungsfreie Pflichtaufgabe und obliegt nach § 6 Absatz 1 ÖPNVG BW dem Aufgabenträger in seinem Zuständigkeitsbereich.

Nach § 11 Absatz 1 ÖPNVG BW haben die Aufgabenträger zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV einen Nahverkehrsplan zu erstellen, der als Rahmenplan für die Entwicklung des ÖPNV zu sehen und mit den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung sowie der kommunalen Bauleitplanung abzustimmen ist.

Der Nahverkehrsplan muss inhaltlich mindestens Folgendes enthalten:

- Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im ÖPNV und dessen Verknüpfung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes
- Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse)
- Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartenden Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr und im ÖPNV (Verkehrsprognose)
- Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV sowie dessen Verknüpfung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes
- Aussagen über die zeitlichen Vorgaben und erforderlichen Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im ÖPNV

§ 12 ÖPNVG BW bestimmt das Verfahren bei der Aufstellung eines Nahverkehrsplans. Danach sind bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans die Gemeinden, die örtlichen Träger der Regionalplanung, die Straßenbaulastträger, die vorhandenen Verkehrsunternehmen und das zuständige Regierungspräsidium zu beteiligen. Mit Gemeinden, die in erheblichem Umfang Verkehrsleistungen im ÖPNV fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen erbringen, ist der Nahverkehrsplan für ihr Gebiet einvernehmlich aufzustellen.

§ 15 ÖPNVG BW regelt die Verteilung des Mittelvolumens zur Finanzierung von Verkehrs- und Tarifleistungen im ÖPNV. Die Höhe der Zuweisungen ergeben sich aus einem Verteilschlüssel, der raumstrukturelle, auf den ÖPNV bezogene und leistungsbezogene Parameter berücksichtigt. Seit 2021 wird Näheres in der ÖPNV-VO geregelt.

1.1.3.2 Verordnung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV-VO)

Am 25. Februar 2021 wurde die ÖPNV-VO beschlossen und ist seit dem 06. März 2021 in Kraft, sie wurde am 30. Juni 2023 zuletzt geändert.

Die Verordnung regelt im ersten Teil die Finanzierung der Aufgabenträger gemäß § 15 ÖPNVG BW. Schwerpunkt bildet hierbei der Verteilschlüssel, der ab dem Jahr 2021 die Zuweisungshöhe auf die einzelnen Aufgabenträger bestimmt. Die Berechnungsgrundlagen, die Bildung von Raumkategorien und die Parameter des Verteilschlüssels werden dargestellt. Der Verteilschlüssel wird stufenweise zur Anwendung gebracht.

In § 2 der ÖPNV-VO werden fünf Raumkategorien gebildet. Sie gehen von der Bevölkerungsdichte (Personen/Quadratkilometer) aus. Weitgehend homogen strukturierte Aufgabenträger werden zu einer Raumkategorie zusammengefasst. Dabei bilden die Großstädte mit innerstädtischen Stadt-/Straßenbahnen eine eigene Kategorie. Alle zehn Jahre ist eine Überprüfung vorgesehen.

§ 4 regelt ein Anreizsystem für die Aufgabenträger. Das Bestreben, Fahrgäste zu gewinnen, wird durch höhere Zuweisungen des Landes belohnt. Zugrunde gelegt werden die Parameter Fläche, Anzahl Schülerinnen und Schüler, Angebotskilometer und Fahrgastzahlen, gewichtet an der jeweiligen Raumkategorie. In ländlichen Räumen, wo der ÖPNV auch bei schwächerer Nachfrage der Daseinsvorsorge dient, wird der Angebotsumfang höher gewichtet.

Die weiteren §§ 5 – 7 beinhalten die Berechnungsgrundlage, Verfahren und Auszahlung der Zuweisung und einen Härtefallausgleich. Auch kreisangehörige Gemeinden mit eigenem ÖPNV können anteilig eine Zuweisung erhalten.

Im zweiten Teil der Verordnung werden die Finanzierung der Verbundförderung und die Konkretisierung der Verbundfördervoraussetzungen behandelt. Geregelt sind hier die Zuweisungen an die Aufgabenträger, die Auszahlung und die Mittelverwendung. Außerdem wird die Anwendung des bwTarifes bei verbundgrenzüberschreitenden Verkehren konkretisiert und Ausgleichszahlungen von Verkehren in Aufgabenträgerschaft des Landes im Detail geregelt.

1.1.4 Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG)

Die europäische Richtlinie (EU) 2019/1161, die sogenannte *Clean Vehicles Directive (CVD)*, wurde am 20. Juni 2019 erlassen und zielt darauf ab, die Einführung umweltfreundlicher Fahrzeuge im öffentlichen Sektor zu fördern, um den CO₂-Ausstoß im Verkehrssektor zu reduzieren und die Luftqualität zu verbessern. Bezogen auf den ÖPNV legt sie Anforderungen an öffentliche Auftraggeber in der Europäischen Union für den Kauf oder das Leasing von Fahrzeugen fest.

Die EU-Richtlinie wurde mit dem Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG)) vom 9. Juni 2021 in nationales Recht überführt. Das Gesetz legt erstmals verbindliche Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe zur Beschaffung emissionsarmer und -freier Pkw sowie leichter und schwerer Nutzfahrzeuge, insbesondere für Busse im ÖPNV, fest. Die Vorgaben gelten seit dem 2. August 2021 und verpflichten die öffentliche Hand dazu, dass bis Ende 2025 45 % beziehungsweise bis Ende 2030 65 % der in diesen Phasen neu beschafften Busse emissionsarm und davon die Hälfte emissionsfrei sein müssen.

Für den ÖPNV sind die in § 6 Absatz 2 SaubFahrzeugBeschG definierten Mindestziele für Busse der Kategorien *M3 Klasse I*¹ und *M3 Klasse A*² relevant:

Emissionsfreie Busse sind Fahrzeuge der Klasse M3 „ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor, der weniger als 1 g CO₂/kWh oder weniger als 1 g CO₂/km ausstößt“ (Artikel 4 Abs. 5 CVD). Als saubere Busse werden Fahrzeuge der Klasse M3 definiert, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden (Artikel 4 Abs. 4 CVD). Für saubere leichte Nutzfahrzeuge nach § 2 Abs. 4 SaubFahrzeugBeschG gelten die Vorgaben nach § 6, Abs. 1 und 1a SaubFahrzeugBeschG.

	Fahrzeugklassen M ₁ ³ und M ₂ ⁴		Busse (Fahrzeugklasse M ₃)	
	bis 31.12.2025	01.01.2026 bis 31.12.2030	bis 31.12.2025	01.01.2026 bis 31.12.2030
Deutschland	38,5 %	38,5 %	45 % ⁵	65 % ⁵

Tabelle 1: Mindestziele für den Anteil sauberer Fahrzeuge, die unter Aufträge gemäß Artikel 3 CVD fallen, bezogen auf Deutschland

Die Einhaltung der Mindestziele des SaubFahrzeugBeschG wurde vom Bund an die Bundesländer übertragen, sodass diese prinzipiell bestimmen, wie die Quoten im jeweiligen Bundesland erfüllt werden müssen (siehe hierzu auch Kapitel 1.1.5). Neben der kleinteiligen Betrachtung auf Linienbündelebene oder sogar je Beschaffungsvorgang, sind zum Beispiel auch Zielsetzungen für größere Organisationsebenen denkbar, wie (in den Ländern, wo vorhanden) Regierungsbezirke oder Landkreise.

1.1.5 Mobilitätsgesetz des Landes Baden-Württemberg (Landesmobilitätsgesetz – LMG)

Das LMG des Landes Baden-Württemberg ist am 29. März 2025 in Kraft getreten. Ziel des Gesetzes ist die Förderung einer umweltverträglichen, sozial gerechten und zuverlässigen Mobilität. Der ÖPNV gilt dabei als tragende Säule einer klimafreundlichen Verkehrswende. Das LMG enthält Ziele zur Förderung des Umweltverbundes sowie Regelungen zur Beschaffung sauberer Fahrzeuge, zur Nutzung und Bereitstellung von Mobilitätsdaten, zur digitalen Parkraumkontrolle und zur möglichen Einführung eines Mobilitätspasses als neues kommunales Finanzierungsinstrument. Die Beschaffung sauberer Fahrzeuge wird zusätzlich im Rahmen der bundesweiten Branchenvereinbarung, der das Land Baden-Württemberg beigetreten ist, geregelt. Darüber hinaus regelt das Gesetz Zuständigkeiten, Auskunftspflichten und Anforderungen an ein ausrei-

¹ M3 Klasse I = Für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als fünf Tonnen. Fahrzeuge der Klasse I sind sogenannte „Stadtbusse“, die zur Beförderung von mindestens 23 Fahrgästen auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ausgelegt sind und somit über einen höheren Anteil an Stehplätzen verfügen.

² M3 Klasse A = Für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als fünf Tonnen. Fahrzeuge der Klasse A sind sogenannte „Midi-Busse“, die zur Beförderung von maximal 22 Fahrgästen ausgelegt sind und dabei sowohl über Sitz- als auch Stehplätze verfügen.

³ Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit mindestens vier Rädern und mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.

⁴ Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Einrichtung zur Beförderung von mehr als neun Personen (einschl. Fahrzeugführer) und ihres Reisegepäcks bestimmt sind mit einer zulässigen Gesamtmasse bis fünf Tonnen.

⁵ Die Hälfte des Mindestziels muss durch die Beschaffung emissionsfreier Busse erfüllt werden.

chendes ÖPNV-Angebot als Voraussetzung von Abgaben (Mobilitätspass). Um diesen unter Berücksichtigung der städtebaulichen Entwicklung gerecht zu werden, müssen die Aufgabenträger bei der Planung von Baugebieten als Träger öffentlicher Belange stets einbezogen werden, um die ÖPNV-Anbindung zu prüfen und bei Bedarf Anpassungen im Sinne von Verbesserungen in der Erschließung gemäß Nahverkehrsplan zu überprüfen.

Mit der Befähigung zur Einführung eines Mobilitätspasses ermöglicht das LMG den Stadt- und Landkreisen sowie den großen Kreisstädten die Erhebung einer wiederkehrenden Abgabe zur Finanzierung und Verbesserung des ÖPNV. Die Abgabe kann die Einwohnerinnen und Einwohner oder die Kraftfahrzeughalterinnen und -halter betreffen und ist mit einem Mobilitätsguthaben in Höhe der Abgabe verbunden, das für den Erwerb von ÖPNV-Zeitkarten eingelöst werden kann. Die Höhe der Abgabe sowie Ausnahmen werden durch kommunale Satzungen geregelt. Das Abgabenaufkommen ist ausschließlich für den Ausbau und die Qualität des ÖPNV-Angebots sowie für damit verbundene Infrastruktur- und Kommunikationsmaßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität zu verwenden. Eine finanzielle Doppelbelastung der Abgabepflichtigen durch mehrere Mobilitätspässe ist ausgeschlossen. Voraussetzung für die Einführung eines Mobilitätspasses durch eine abgabeberechtigte Kommune ist ein ausreichendes und nutzbares ÖPNV-Angebot für die von der Abgabe betroffenen Menschen. Folgende Kriterien müssen dazu erfüllt werden:

- ein Angebot des ÖPNV Montag bis Freitag von 05:00 bis 24:00 Uhr und Samstag, Sonntag sowie an Feiertagen von 06:00 bis 24:00 Uhr
- in der Hauptverkehrszeit in Verdichtungsräumen mindestens ein 15-Minuten-Takt und im ländlichen Raum ein 30-Minuten-Takt
- in den übrigen Verkehrszeiten von Montag bis Freitag zwischen 05:00 und 24:00 Uhr und Samstag, Sonntag sowie an Feiertagen zwischen 06:00 und 24:00 Uhr ein 30-Minuten-Takt in Verdichtungsräumen und ein Stundentakt im ländlichen Raum
- eine zumutbare Anbindung an das derart ausgestaltete Angebot des ÖPNV für den Einzelnen

1.1.6 Klimaschutzgesetz und Verkehrswendeziele Baden-Württemberg

Seit dem 11. Februar 2023 gilt das Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg (KSG), laut diesem soll der CO₂-Ausstoß des Landes bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Ausgangsjahr 1990 um mindestens 65 Prozent gesenkt werden. Darüber hinaus strebt das Land bis zum Jahr 2040 die Netto-Treibhausgasneutralität an. Die Treibhausgasemissionen im Verkehr sollen nach langer Stagnation bis 2030 um 55 Prozent gegenüber dem Ausgangsjahr 1990 reduziert werden. Um dieses ambitionierte, aber notwendige Ziel einer Verkehrswende bis 2030 zu erreichen, gibt das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg fünf Unterziele aus:

- Jedes zweite Auto fährt klimaneutral
- Jede zweite Tonne fährt klimaneutral
- Jeder zweite Weg erfolgt selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad
- Ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr in Stadt und Land
- Verdopplung des Öffentlichen Verkehrs

Die Zieldimension umfasst damit mehrere Verkehrsträger. Die notwendige Planungsgrundlage auf Kreis-ebene sollen Klimamobilitätspläne schaffen. Diese sind jedoch nicht verpflichtend zu erstellen.

Während die hier aufgeführten Ziele keine verpflichtenden Auswirkungen auf die Nahverkehrsplanung haben, wird im KVV die Erreichung der Ziele dennoch unterstützt.

1.2 ÖPNV-Strategie 2030 Baden-Württemberg

Das Land Baden-Württemberg verfolgt mit seiner ÖPNV-Strategie 2030⁶ eine Verdopplung der Fahrgastzahlen im Land zur Erhöhung der Lebensqualität im Sinne einer gerechten Teilhabe und zur Sicherung der Nachhaltigkeit in der Mobilität. Dies ist ein Zwischenziel auf dem Weg zur Klimaneutralität bis 2040. Dabei werden konkrete Ziele in unterschiedlichen Handlungsfeldern formuliert (Abbildung 1).

Verfolgt werden hier die Ziele eines getakteten Angebots auch in ländlichen Regionen ergänzt durch flexible Angebote und die Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Dies wird im KVV durch hierarchisierte Stadtbahn-, Straßenbahn- und Buslinien- sowie flexible On-Demand-Angebote realisiert.

Dem ÖPNV soll Vorrang eingeräumt werden durch Beschleunigung und Parkraummanagement sowie intelligente Verkehrssteuerung. Hierauf hat der Nahverkehrsplan nur begrenzt Einfluss, jedoch werden in diesem Nahverkehrsplan eine Reihe von Infrastrukturmaßnahmenvorschlägen in Bezug auf Tempo 30 und seinen Einfluss auf den ÖPNV genannt.

Das Thema einer leistungsfähigen Infrastruktur beinhaltet sowohl Schienenausbaumaßnahmen und Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV aber auch den Ausbau barrierefreier Haltestellen, die im Nahverkehrsplan einen hohen Stellenwert einnehmen.

Hiermit verbunden sind Betrieb, Qualität und Fahrzeuge, die einen hohen Komfort im ÖPNV garantieren und die CO₂-Bilanz durch alternative Antriebe verbessern.

⁶ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg.): ÖPNV-Strategie 2030, Stand Juni 2022

- 
1. Leistungsangebot
 allzeit mobil im ganzen Land
- 
2. Vernetzte Mobilität
 optimal verbunden mit allen klimafreundlichen Verkehrsmitteln
- 
3. Vorrang für den ÖPNV
 attraktiv unterwegs auch ohne Auto
- 
4. Infrastruktur
 leistungsfähig und zukunftsorientiert durch ausreichende Kapazitäten
- 
5. Betrieb, Qualität und Fahrzeuge
 komfortabel und klimafreundlich mit Bus und Bahn ans Ziel
- 
6. Tarif und Vertrieb
 einfach ankommen durch günstige und verständliche Tickets und Abos
- 
7. Kommunikation und Mobilitätskultur
 ein verlässlicher und sympathischer ÖPNV
- 
8. Rechts- und Finanzierungsrahmen
 unterstützende Gesetze, nachhaltige Finanzierung und attraktive Arbeitsbedingungen
- 
9. Organisation und Strukturen
 effizient und maßgeschneidert
- 
10. Forschung, Monitoring und Evaluation
 Erfolgskontrollen und wissenschaftliche Beratung

Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg; Flyer: ÖPNV-Strategie 2030
 Gemeinsam die Fahrgastzahlen im ÖPNV verdoppeln; o.J.

Abbildung 1: Handlungsfelder und Zielbilder für den ÖPNV

Für Tarif und Vertrieb stehen vor allem Vereinfachungen und Verständlichkeit im Fokus. Diese wird im KVV durch Ansätze wie die *KVV.regiomove-App* oder den *Luftlinientarif* realisiert. Die *KVV.regiomove-App* erlaubt die Buchung und Bezahlung auch von verknüpften Mobilitätsangeboten mit nur einer App.

Kommunikation und Mobilitätskultur sind *verlässlich und sympathisch* zu gestalten, hierzu dienen landesweite Kampagnen und die Verlässlichkeit der Fahrpläne und Informationen.

Seitens des Landes wird für diese Ziele ein fundierter Rechts- und Finanzierungsrahmen angestrebt, siehe hierzu auch die oben beschriebene ÖPNV-VO. Ebenso dienen hierzu entsprechende Organisation und Strukturen.

1.3 Raumordnerische Grundlagen und Strukturen

Der Regionalplan des Verbandes Region Karlsruhe beschreibt die Strukturen des räumlichen Gefüges und die Zentren, an denen die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung schwerpunktmäßig ausgerichtet sind. Die Städte und Landkreise im rechtsrheinischen KVV-Gebiet entsprechen dem Planungsraum Mittlerer Oberrhein.

Folgende Mittel- und Oberzentren sind dabei zur Gliederung der Verkehrsnachfrage relevant⁷:

- Das Oberzentrum der Region ist die Stadt Karlsruhe
- Die Mittelzentren sind Baden-Baden, Bretten, Bruchsal, Bühl, Ettlingen, Gaggenau/Gernsbach und Rastatt. Sie versorgen die Mittelbereiche mit Leistungen des Grundbedarfs und des gehobenen Bedarfs. Baden-Baden erfüllt gleichzeitig auch eine oberzentrale Teilfunktion vor allem in den Bereichen Tourismus, (Kur- und Bäderwesen), Kultur, Kongresse und Medien.
- Unterzentren sind Bad Schönborn, Karlsbad, Östringen, Philippsburg, Rheinmünster/Lichtenau, Stutensee und Waghäusel. Sie versorgen die Nahbereiche mit Leistungen des Grundbedarfs und Teilleistungen des gehobenen Bedarfs.

Diese Zentren sowie die Kleinzentren sind in Abbildung 2 dargestellt. Verbunden sind sie durch die Landes- und regionalen Entwicklungsachsen.

Gleichzeitig sind hier die Verdichtungsräume, die Randzonen um die Verdichtungsräume und die ländlichen Räume gemäß Landesentwicklungsplan 2022, der aktuell neu aufgestellt wird, dargestellt. Es zeigt sich, dass der Mittlere Oberrhein von Verdichtungsräumen und deren Randzonen geprägt ist, wohingegen sich rein ländliche Räume auf die randlichen Bereiche im Schwarzwald (Bereich Forbach), im Kraichgau (Östringen bis Kürnbach) und den Bereich um Lichtenau beschränken.

⁷ Verband Region Karlsruhe: Regionalplan Mittlerer Oberrhein 2022, Planansätze und Begründung (Entwurf)

Regionalplan Mittlerer Oberrhein 2022
Strukturkarte

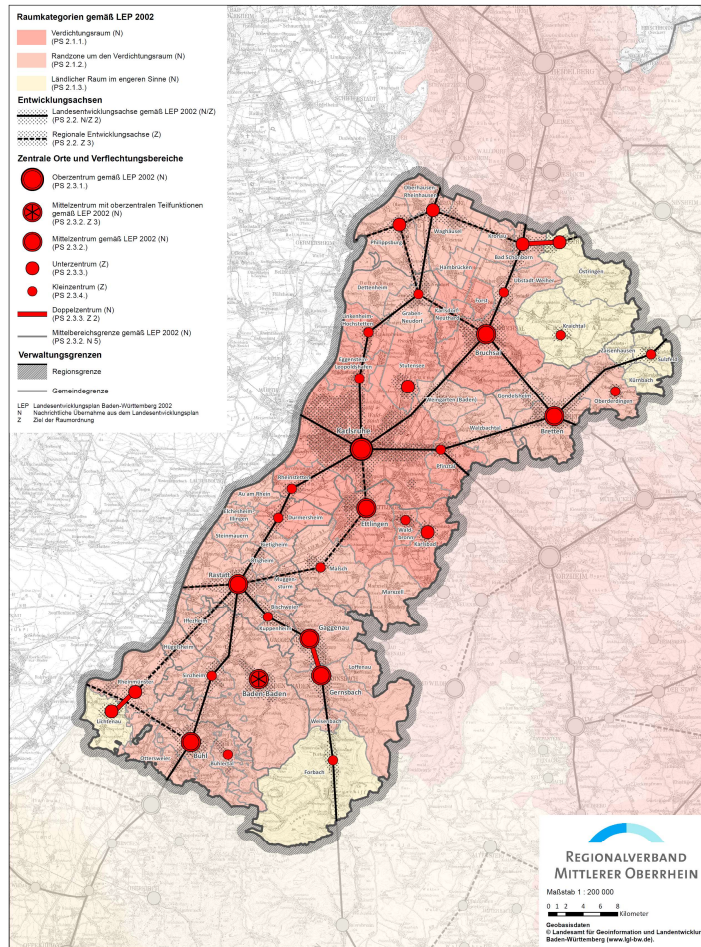


Abbildung 2: Zentrale Orte, Verflechtungsbereiche und Raumkategorien aus dem Regionalplan Mittlerer Oberrhein 2022

1.4 Demographische Bedingungen

Für den Nahverkehrsplan 2014 wurde die demografische Entwicklung mit einem gesonderten Gutachten beschrieben. Dabei wurde davon ausgegangen, dass die zentralen urbanen Bereiche (Oberzentrum, Mittelzentren) weitestgehend stabil bleiben, während zurückgehende Bevölkerungszahlen und Alterung vor allem in den peripheren Bereichen den ÖPNV vor neue Herausforderungen stellen. Dabei würde der Rückgang an Schülerinnen und Schüler voraussichtlich zu einer bereits heute zu beobachtenden Entschärfung der Spitzenstundenproblematik führen, allerdings bei gleichzeitigen Konsequenzen auf der Einnahmenseite, welche die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger deutlich belasten. Zur damaligen Zeit ging man davon aus, dass außerhalb der Schulzeiten und abseits der Schienenstrecken das Angebot in den peripheren Bereichen entsprechend der Nachfrageentwicklung zeitlich flexibel erfolgen muss.

Der Regionalplan 2022 stellt hingegen inzwischen fest, dass die Region durch ein leichtes Bevölkerungswachstum gekennzeichnet ist.

In allen Teilen der Region, auch in Räumen mit Wanderungsgewinnen, sind deutliche Veränderungen in der demographischen Struktur zu erkennen. Jüngere Altersklassen gehen zurück, dagegen ist ein Anstieg der über 60-jährigen Bevölkerung und insbesondere auch der über 80-jährigen zu verzeichnen. Die Zuwanderung mildert diesen Trend leicht ab. Für den ÖPNV bedeutet dies in Summe, dass leichte Gesamtzuwächse erwartet werden können, dennoch aber die zeitliche und räumliche Flexibilisierung des Angebots in den peripheren Bereichen weiterhin ausgebaut werden sollte. Siehe auch hierzu Kapitel 3.1.

1.5 Finanzielle Bedingungen

Die öffentlichen Verkehre im Zuständigkeitsbereich der kommunalen Aufgabenträger finanzieren sich sowohl aus öffentlichen Mitteln als auch durch die Nutzerinnen und Nutzer, also über Fahrgeldeinnahmen. Ein Nahverkehrsangebot, das den Anforderungen eines integrierten Gesamtverkehrskonzeptes entspricht, kann nicht kostendeckend betrieben werden. Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsleistungen von Bund und Land reichen nicht aus, um die erforderlichen Betriebsaufwendungen abzudecken. Zur Deckung des Defizits sind öffentliche Zuwendungen der Aufgabenträger notwendig.

Als Mittel der öffentlichen Hand stehen Ausgleichsleistungen und Zuschüsse von Bund und Land, für zum Beispiel die unentgeltliche Beförderung von schwerbehinderten Menschen, vergünstigte Zeitkarten im Ausbildungsverkehr oder das Deutschlandticket (D-Ticket) zur Verfügung. Die kommunalen Aufgabenträger finanzieren die Verkehre im Rahmen von Tarifsatzungen zum Ausgleich von Höchsttarifen und durch Betriebskostenzuschüsse im Rahmen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge, sofern keine eigenwirtschaftlichen Anträge für die Verkehrsleistungen vorliegen. Die wichtigsten Finanzierungsquellen werden in den folgenden Kapiteln näher dargestellt.

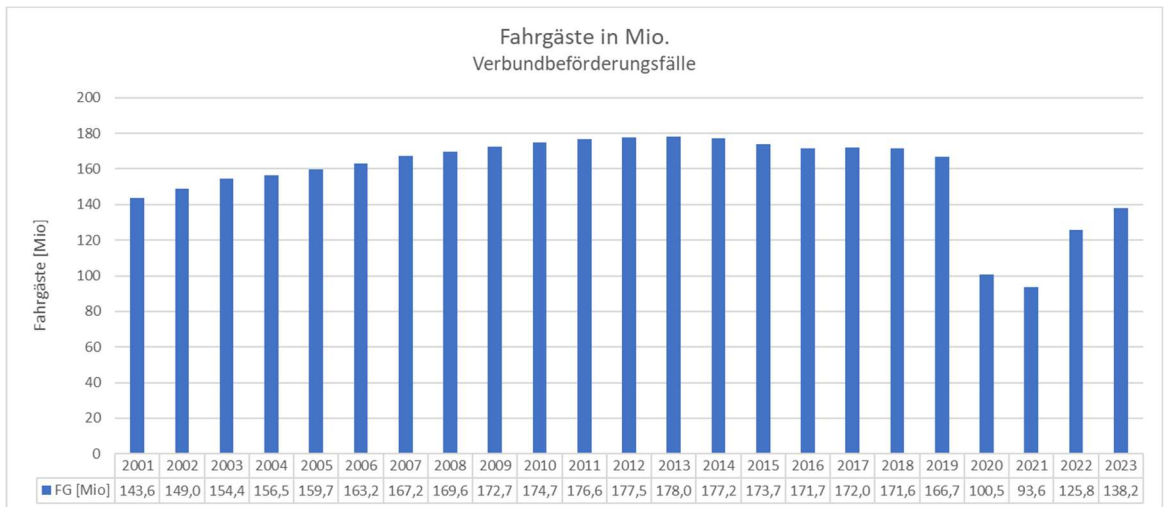
Der Ausbau und die Optimierung des ÖPNV-Angebotes – wie es im vorliegenden Nahverkehrsplan vorgesehen ist – ist erklärtes Ziel der Aufgabenträger. Die im Folgenden dargestellten Projekte und Handlungsbedarfe sind jedoch ohne die entsprechende Finanzierung nicht umsetzbar. Leider werden auch die Mittel in den Haushalten der kommunalen Aufgabenträger immer knapper, sodass aktuell vielerorts die Sicherung des Status-quo-Angebots im Vordergrund steht beziehungsweise die Aufrechterhaltung eines angebotsorientierten Fahrplans zur Disposition steht. Die Aufgabenträger sind daher nicht nur auf den Fortbestand und den Aufwuchs der finanziellen Unterstützung durch Bund und Land angewiesen, sondern müssen auch alle Optimierungsmaßnahmen, die nicht kostenneutral umsetzbar sind, unter Finanzierungsvorbehalt stellen.

1.5.1 Fahrgeldeinnahmen

Die bisherige Strategie des KVV, über ein gutes Verkehrsangebot und einen attraktiven Tarif die Fahrgastzahlen und damit auch die Fahrgeldeinnahmen zu steigern, hat durch die Einführung des D-Tickets einen scharfen Einschnitt erhalten. Aktuell werden die Tarifmindereinnahmen für das D-Ticket durch Bund und Länder ausgeglichen. Die darüber hinaus erzielten Einnahmen reichen jedoch nicht aus, um die steigenden Betriebskosten zu kompensieren. Die Finanzierung der Verkehre hat sich dahingehend gewandelt, dass der Anteil der Nutzerfinanzierung im Vergleich zur Finanzierung durch die öffentliche Hand deutlich abgenommen hat. Die jährliche Anpassung der Beförderungstarife kann damit nur noch einen geringeren Anteil dazu beitragen, die öffentlichen Haushalte nicht weiter zu belasten.

Auch, wenn der Anteil der Nutzerfinanzierung in den letzten Jahren stark zurückgegangen ist, sind die Fahrgeldeinnahmen weiterhin eine wichtige Einnahmequelle. In der Vergangenheit war die Entwicklung der Fahrgastzahlen ein Indikator für die Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen. Bedingt durch die Corona-Pandemie und die Einführung des D-Tickets haben die Fahrgastzahlen im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf die Fahrgeldeinnahmen zwar an Aussagekraft verloren, sie zeigen jedoch weiterhin eine Tendenz an.

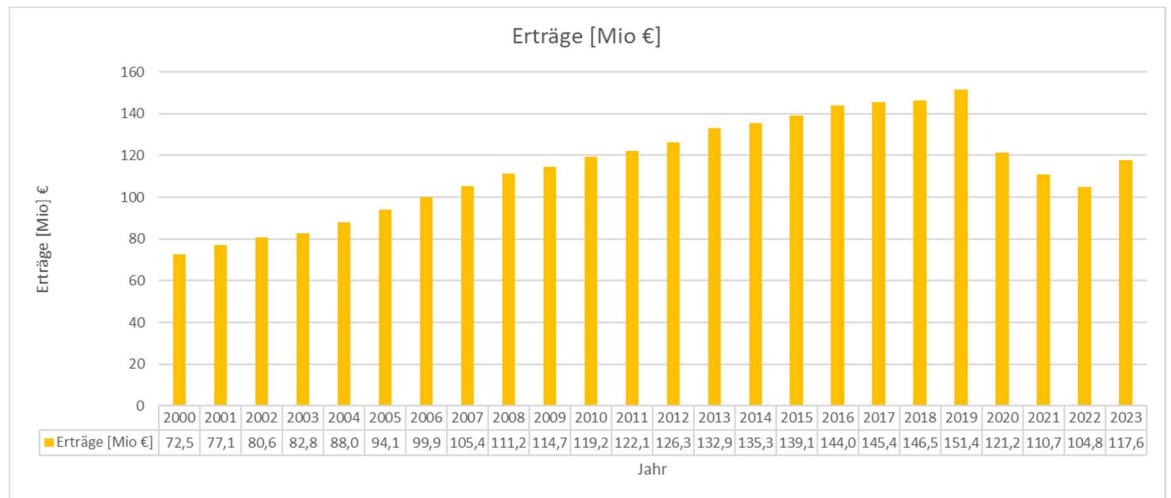
Seit 2005 bewegen sich die Fahrgastzahlen auf etwa gleichbleibendem Niveau zwischen 160 und 180 Millionen jährlichen Fahrgästen. Einen Einschnitt gab es jedoch während der Jahre der Corona-Pandemie, in denen die Fahrgastzahlen drastisch sanken. Hier ist jedoch eine Erholung zu verzeichnen. Bei den dargestellten Fahrgastzahlen handelt es sich um Verbundbeförderungsfälle, Umsteiger zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und -unternehmen werden nur einmal berechnet.



Quelle: KVV Verbundbericht 2023 – Berechnung vertriebsdatenbasiert mit den vom VDV empfohlenen geringen Nutzungsfaktoren von Zeitkarten während der Pandemie

Abbildung 3: Entwicklung der Fahrgastzahlen 2001 bis 2023 [Million Fahrgäste/Jahr]

Die Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen im Verbund wird im Folgenden aufgeführt.



Quelle: KVV-Verbundbericht 2023 – Verkehrsunternehmen erhalten über den *Corona-Rettungsschirm* der Länder Kompensationszahlungen für pandemiebedingt entfallene Fahrgeldeinnahmen

Abbildung 4: Erträge aus Fahrgeldeinnahmen 2001 bis 2023 [Million EURO/Jahr]

Die Fahrgeldeinnahmen des Verbundes werden nach einem von den Gesellschaftern beschlossenen Einnahmeaufteilungsmodell auf die einzelnen Linien verteilt. Im Basismodell (Personen und von Personen durchfahrenen Tarifwaben) werden die realen Fahrgeldzuscheidungen der Unternehmen ermittelt. Danach wird die technische Umsetzung der Fahrgeldzuscheidung mit einem vereinfachten P/Pkm-Modell (Personen und Personenkilometer) vorgenommen, das vergleichbare Ergebnisse liefert. Der P/Pkm-Ansatz wird entsprechend kalibriert.

Im Jahr 2018 wurde von den Gesellschaftern des KVV ein neues Einnahmeaufteilungsmodell beschlossen. Dies sollte auf Basis einer darauffolgenden verbundweiten Verkehrserhebung zur Anwendung kommen. Pandemiebedingt musste eine erste Erhebung im März 2020 abgebrochen werden. Die Verbunderhebung fand dann von Herbst 2022 bis Sommer 2023 statt und auf ihrer Basis erfolgt die Berechnung der neuen Einnahmeaufteilung. Nach Beschluss der neuen Verteilung durch die Gesellschafter wird diese dann entsprechend angewendet.

Das Verkehrsangebot des *Karlsruher Modells* (siehe Kapitel 1.6) erfordert, dass die meisten Buslinien als Zu- und Abbringer auf die Stadtbahn- und Regionalbahnstrecken ausgerichtet sind. Damit leisten die Busunternehmen einen erheblichen Beitrag zum Erfolg des Gesamtsystems, können jedoch Fahrgäste nur auf relativ kurzen Wegen befördern. Als Ausgleich wird bei Umsteigern zu/von Schienenverkehrsunternehmen ein sogenannter Netznutzen berechnet. Dieser Bonusbetrag wird als Anteilswert an den Verbundeinnahmen festgelegt.

1.5.2 Mittel von Land und Bund

Das Land Baden-Württemberg gewährt den kommunalen Aufgabenträgern zur Abdeckung der kooperationsbedingten Lasten des jeweiligen Verbundes jährliche Zuwendungen im Rahmen der Verbundförderung. Dies sind Mittel für die Verbundorganisation und für den Ausgleich verbundbedingter Lasten (früher als

Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste bekannt; die Mindereinnahmen der Verkehrsunternehmen, die aufgrund eines einheitlichen, Verkehrsunternehmen übergreifenden, Fahrscheines und durch die in aller Regel günstigeren Verbundtarife gegenüber den vorher geltenden Haustarifen den Verkehrsunternehmen entstanden sind). Die Verbundförderung beträgt für die vier baden-württembergischen Aufgabenträger im KVV in Summe rund 3,9 Million Euro, aufgeteilt in rund 1,15 Million Euro für die Verbundorganisation und rund 2,75 Million Euro zur Weiterleitung an die Verkehrsunternehmen zur Abdeckung der verbundbedingten Lasten (Stand 12/2024).

Im baden-württembergischen Teil des KVV betragen die jährlichen verbundbedingten Lasten Stand 12/2024 rund 7,2 Million Euro. Davon werden rund 2,75 Million Euro durch das Land abgedeckt. Diese Mittel werden vom Land unter der Voraussetzung gewährt, dass die Gesellschafter des Verbundes Mittel in mindestens gleicher Höhe zur Verfügung stellen. Die baden-württembergischen Gesellschafter des KVV zahlen daher insgesamt ca. 4,45 Million Euro zur Abdeckung verbundbedingter Lasten, die gemeinsam mit den Zuschüssen des Landes gemäß den Festsetzungen der Höchsttarifsatzung an die Verbundunternehmen zur Abdeckung verbundbedingter Lasten weitergeleitet werden.

Die kommunalen Aufgabenträger erhalten vom Land gemäß § 15 ÖPNVG seit dem Jahr 2021 eine jährliche Zuweisung zur Finanzierung von Verkehrs- und Tarifleistungen im ÖPNV. Diese sind aus dem ehemaligen § 45a PBefG entstanden, wonach die Verkehrsunternehmen einen Anspruch auf Ausgleich eines Teils ihrer Mindereinnahmen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im ÖPNV haben. Die Aufgabenträger schütten die Mittel auf der Grundlage von Satzungen an die Verkehrsunternehmen aus. Die Höhe der Zuweisungen schwankt jährlich, da sie sich aus einem Verteilschlüssel, der raumstrukturelle, auf den ÖPNV bezogene und leistungsbezogene Parameter berücksichtigt, ergibt. Im Jahr 2024 hat die Zuweisung für die vier baden-württembergischen Aufgabenträger im KVV-Gebiet in Summe rund 22,6 Million Euro betragen. Siehe hierzu auch Kapitel 1.1.3.2 über die Verordnung des Ministeriums für Verkehr zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV-VO).

Analog dazu werden vom Land nach dem ursprünglichen § 6a und folgende Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im SPNV gewährt. Diese Regelung wurde zwischenzeitlich in § 16 Abs. 6 ÖPNVG überführt. Die dort genannte Ausgestaltung in der ÖPNV-VO befinden sich aktuell in der Erstellung.

Die kommunalen Aufgabenträger erhalten darüber hinaus gemäß § 28 Finanzausgleichsgesetz (FAG) vom Land zweckgebundene Mittel für den ÖPNV. Diese beliefen sich im Jahr 2024 für das baden-württembergische Verbundgebiet insgesamt auf über 1 Million Euro.

Des Weiteren gewährt der Bund den Verkehrsunternehmen gemäß § 231 und folgende Sozialgesetzbuch (SGB IX) Ausgleichsleistungen für entgangene Fahrgeldeinnahmen aufgrund der unentgeltlichen Beförderung von Schwerbehinderten. Für diesen Ausgleich kann das Verkehrsunternehmen entweder einen pauschalen Prozentsatz Schwerbehinderter an den Fahrgästen geltend machen oder einen mit Zählungen nachgewiesenen höheren Prozentwert beanspruchen.

Die Aufgabenträger erhalten zudem seit der Einführung des D-Tickets zum 01.05.2023 Zuwendungen als Ausgleich für Tarifmindereinnahmen im Zusammenhang mit der Anerkennung dessen. Die Zuwendungen bestehen zu je 50 Prozent aus Landes- und Bundesmitteln.

1.5.3 Betriebskostenzuschüsse der Aufgabenträger

Die verbleibenden Kostenunterdeckungen der Verkehrsunternehmen zwischen Betriebskosten und Tarifeinnahmen sowie Mitteln von Bund und Land gleichen die Stadt- und Landkreise als Aufgabenträger jeweils auf ihrem Gebiet aus. Durch die wettbewerblichen Verfahren in den Linienbündeln wird sichergestellt, dass der jeweils erforderliche Betriebskostenzuschuss geringstmöglich ausfällt.

In Summe haben 2023 die vier Aufgabenträger Stadt Karlsruhe, Landkreis Karlsruhe, Landkreis Rastatt und Stadt Baden-Baden den Betrieb der von ihnen beauftragten öffentlichen Verkehre mit mehr als 150 Millionen Euro unterstützt.

1.5.4 Mittel gemäß Regionalisierungsgesetz zur Finanzierung des SPNV

Aufgabenträger für den SPNV ist gemäß § 6 Abs. 2 ÖPNVG das Land. Entsprechend dem im Regionalisierungsgesetz festgelegten und zwischenzeitlich angepassten Verteilungsschlüssel, stellt der Bund den Ländern zweckgebundene Mittel aus dem Mineralölsteueraufkommen zur Finanzierung des SPNV zur Verfügung. Im Jahr 2024 waren dies rund 12,7 Milliarden Euro. Mit dem Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung wurde eine Erhöhung um jeweils 150 Million Euro in den Jahren 2020, 2021 und 2023 sowie eine jährliche Steigerung auch dieser Beträge um 1,8 Prozent (Dynamisierung) beschlossen. Ab dem Jahr 2023 wurde die jährliche Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel von 1,8 Prozent auf 3,0 Prozent erhöht.

Im Gebiet des KVV erbringt unter anderem die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) in großem Umfang SPNV-Leistungen für das Land. Ohne die Regionalisierungsmittel wären diese Stadtbahnleistungen im KVV-Gebiet in ihrem Bestand gefährdet. Ein Finanzierungsrisiko für den SPNV liegt aber auch in der jährlichen Steigerung der Bestellkosten und hierbei insbesondere der Posten Energie und Infrastruktur, die signifikant über der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel liegen. Seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen im KVV-Gebiet bestehen zwar langfristige Verkehrsverträge mit dem Land, die jedoch auch Abbestellregelungen enthalten. Sollten die Finanzmittel allerdings nicht ausreichen, um das aktuelle Angebot dauerhaft weiter zu finanzieren, kann es zu Kürzungen im SPNV-Angebot kommen.

Erschwerend hinzu kommt, dass der Landkreis Karlsruhe historisch bedingt für die Nebenbahnen (S1/S11/S12 Hochstetten – Karlsruhe – Bad Herrenalb / Ittersbach sowie Abschnitt Bruchsal – Menzingen / Odenheim der S31/S32) „freiwilliger“ Aufgabenträger ist, da das Land für diese Strecken keine Verantwortung übernahm. Hierfür werden bisher keine Regionalisierungsmittel zur Verfügung gestellt, sondern nur Ausgleichszahlungen nach § 6a AEG, die jedoch in keinsten Weise für die Finanzierung ausreichen. Die Nebenbahnen sollen allerdings – gemäß der gesetzlichen Aufgabenträgerschaft – in absehbarer Zeit in die Verantwortung des Landes übergehen und dann auch über die Regionalisierungsmittel finanziert werden.

Diese Nahverkehrsleistungen in der Zuständigkeit des Landes sind zwar nicht unmittelbar Gegenstand dieses Nahverkehrsplans, sie haben aber über die Struktur des *Karlsruher Modells* und die enge Verknüpfung von Stadtbahnleistungen mit Straßenbahn- und Busverkehren mittelbar Auswirkungen auf die gesamte Angebotskonzeption.

1.5.5 Investitionskostenzuschüsse

Die Förderung von Investitionen in die Infrastruktur und in die Busse und Schienenfahrzeuge erfolgt durch den Bund im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und durch das Land im Rahmen des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) sowie durch spezielle Förderprogramme. Die Bundesförderung für den Kauf von lokal emissionsfreien Bussen wurde zwischenzeitlich stillgelegt, sodass aktuell nur noch die Förderung durch das Land Baden-Württemberg zur Verfügung steht.

Über das GVFG stehen seit 2025 jährlich 2 Millionen Euro für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zur Verfügung. Der Bau und Ausbau von Verkehrswegen, zum Beispiel von Straßenbahnen und nichtbundeseigenen Eisenbahnen, wird in die Förderprogramme auf Landesvorschlag aufgenommen, wenn die zuwendungsfähigen Kosten des jeweiligen Vorhabens 30 Millionen Euro übersteigen.

Über das LGVFG stehen aktuell jährlich 174 Millionen Euro für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung. Darüber kann zum Beispiel der Bau von zentralen Busbahnhöfen oder auch der barrierefreie Ausbau von Haltestellen gefördert werden.

Je nach Zuständigkeit können Fördermittelempfänger nicht nur die ÖPNV-Aufgabenträger, sondern auch die Verkehrsunternehmen oder zum Beispiel die Kommunen in ihrer Funktion als Straßenbaulastträger sein.

1.6 Der Karlsruher Verkehrsverbund

Die 1994 gegründete Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV) mit seinen aktuell vier baden-württembergischen und drei rheinland-pfälzischen Gesellschaftern nimmt vor allem Aufgaben der Verkehrsplanung, der Abstimmung des verkehrlichen und betrieblichen Leistungsangebots sowie des Vertriebssystems, der Erstellung und Weiterentwicklung eines Gemeinschaftstarifs (Verbundtarif), des Marketings und der Aufteilung von Einnahmen wahr.

Als *Regieebene* bündelt der als Kommunalverbund organisierte KVV die Interessen und verkehrlichen Anforderungen der Gesellschafter, die zugleich Aufgabenträger gemäß ÖPNVG BW (siehe Kapitel 1.1.3.1) sind. Im Rahmen der wettbewerblichen Vergabe von Verkehrsleistungen gemäß VO 1370/2007 berät er die Aufgabenträger bei der Festlegung von Leistungsumfang und Qualität des Verkehrsangebots und schließt gemeinsam mit den Aufgabenträgern entsprechende Vereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen ab.

Seit Gründung des KVV konnte das Fahrplanangebot gemäß den Zielen der Aufgabenträger in enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen deutlich ausgeweitet und verbessert werden.

Zentrales Element des Verkehrsangebots im KVV ist das *Karlsruher Modell*. Es zeichnet sich durch den Einsatz von Schienenfahrzeugen sowohl auf innerstädtischen Straßenbahnstrecken als auch auf regionalen Eisenbahnstrecken aus und stellt somit eine direkte Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Umland dar (siehe Kapitel 3.3). Zusammen mit einem gemeinsamen Tarifsystem ermöglicht es eine nahtlose Mobilität im Verbundgebiet. Darüber hinaus fördert das Modell eine hohe Flexibilität und Effizienz im ÖPNV, da die Fahrgäste bequem zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln wie Straßenbahnen, Zügen und Bussen umsteigen können, ohne zusätzliche Fahrkarten kaufen zu müssen. Dies trägt nicht nur zur Entlastung des Straßenverkehrs bei, sondern leistet auch einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes und zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität in der Region.

1.7 Aufstellungsprozess des Nahverkehrsplans

Die Aufstellung des Nahverkehrsplans wurde von einem Arbeitskreis bestehend aus Vertretern des KVV, der Stadt Karlsruhe, dem Landkreis Karlsruhe, dem Landkreis Rastatt, der Stadt Baden-Baden und des Gutachterbüros begleitet.

Die Fortschreibung der Kategorisierung und Priorisierung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen erfolgte in enger Abstimmung mit den Kommunen und den weiteren Straßenbulasträgern.

Im formalen Anhörungsverfahren werden Nachbareaufgabenträger, Verkehrsunternehmen, das Regierungspräsidium Karlsruhe, die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), angrenzende Verkehrsverbände, Sozialverbände, Städte und Gemeinden in den Landkreisen Karlsruhe und Rastatt sowie weitere Interessensvertreter angehört.

Nach Überprüfung und Bearbeitung der Reaktionen erfolgt der Beschluss des Nahverkehrsplans in den Gremien der Aufgabenträger.

1.8 Vorhandene Planungen

Für die Erstellung der zu planenden Maßnahmen, der Infrastrukturprojekte und der Ziele der Aufgabenträger wurden folgende Untersuchungen und beschlossene Planungsinstrumente beachtet:

Landesebene:

- ÖPNV-Report Baden-Württemberg 2020, Vergleichende Analyse des ÖPNV und Ableitung von Potenzialen und Handlungsempfehlungen, Land Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr/Civity, 2020

Regionale Ebene:

- Abschlussbericht Netzkonzeption 2020/2030 aus dem Jahr 2017 und Ergänzungsband aus dem Jahr 2022, VBK, AVG, KVV
- Nahverkehrspläne KVV 2006 und 2014 (sowie NVEP 2003) einschließlich der Ergänzungsbände aus den Jahren 2019, 2021 und 2023
- regiomove – Alles außer beamen – Vernetzte Mobilität in der Region Mittlerer Oberrhein. KVV, 2021
- Regionales Mobilitätskonzept Weißbuch für die Verkehrsregion Karlsruhe, Land- und Stadtkreis Karlsruhe, Modus Consult, 2021
- Regionales Mobilitätskonzept Weißbuch, Wirtschaftsregion Mittelbaden, Modus Consult, 2019
- Regionalplan des Verbandes Region Karlsruhe Mittlerer Oberrhein, 2022

Kommunale Ebene:

- Flächennutzungspläne der Kommunen und des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe
- Verkehrsentwicklungsplan Karlsruhe, Stadt Karlsruhe, 2012
- Karlsruher Programm für Aktive Mobilität, Stadt Karlsruhe, 2021

- Klimaschutzkonzept Karlsruhe 2030, Stadt Karlsruhe, 2020
- Räumliches Leitbild Karlsruhe, Stadt Karlsruhe, 2016
- Fortschreibung Strategischer Entwicklungsplan Baden-Baden 2030, Stadt Baden-Baden, 2018
- Radverkehrskonzepte: Baden-Baden (2020), Landkreis Rastatt (2024), Landkreis Karlsruhe (Fortschreibung 2018)
- Strategischer Entwicklungsplan Baden-Baden 2020: Integriertes Klimaschutzkonzept, Stadt Baden-Baden, 2020
- Verkehrsentwicklungsplan Baden-Baden, Stadt Baden-Baden, 2013

Die Maßnahmen aus den Untersuchungen und Plänen wurden einzeln im Arbeitskreis besprochen, die Ergebnisse wurden direkt in die Listen der Verkehrs- und Infrastrukturprojekte in Kapitel 6 und zur Bilanzierung im Anhang in Kapitel 10.1 übernommen.

2 Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2014 und der Ergänzungsbände

Die Maßnahmen des Nahverkehrsplans 2014 beziehungsweise seiner Ergänzungsbände wurden zusammengestellt und die Umsetzung mit den Aufgabenträgern und dem KVV diskutiert und ergänzt. Die Maßnahmen betreffen im Wesentlichen die Handlungsbedarfe aus den Liniensteckbriefen. Ziel war es, zu prüfen, welche Maßnahmen inzwischen umgesetzt wurden und welche noch nicht. Inzwischen realisierte Maßnahmen gehören dem Status quo-Angebot an und sind entsprechend in die Fahrpläne, die der Bestandsaufnahme und Bewertung des ÖPNV-Angebots zu Grunde liegen, einbezogen. Es handelt sich dabei um größere (wie die Kombilösung) und kleinere Infrastrukturmaßnahmen im Straßenbahn- und Stadtbahnbereich, Tarifmaßnahmen sowie eine Reihe von Maßnahmen im Busverkehr, teilweise nur zu einzelnen Tageszeiten.

Für die bisherige Nichtumsetzung von Maßnahmen kann es unterschiedliche Gründe geben:

- Sie können sich auf dem Weg der Umsetzung befinden und noch nicht fertiggestellt sein, ihre zeitnahe Umsetzung wird der Behebung von noch vorhandenen Schwachstellen dienen und einen Beitrag zu einem attraktiven und hochwertigen ÖPNV leisten.
- Ihre Umsetzung war aus technischen, zeitlichen oder sonstigen Gründen noch nicht möglich, hierfür wurden die Gründe dargelegt.
- Ihre Umsetzung ist nicht mehr relevant, da sich die Bedingungen in planerischer oder struktureller Hinsicht geändert haben oder neue Erkenntnisse über die Nachfragepotenziale vorliegen.

Daher wurde bei jeder nicht umgesetzten Maßnahme darüber entschieden, ob sie erneut in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden soll. Eine detaillierte Aufstellung aller Maßnahmen, unterteilt nach Umsetzung und Wiederaufnahmen in den Nahverkehrsplan, ist im Anhang in Kapitel 10.1 enthalten. Der Schulverkehr wird entsprechend den Bedürfnissen kontinuierlich angepasst und wird daher im Nahverkehrsplan nur pauschal behandelt. Aus diesem Grund werden Maßnahmen, die ausschließlich den Schulverkehr betreffen, in der Bilanzierung nicht berücksichtigt.

Neben der Beschreibung und Einordnung der Maßnahmen im Anhang in Kapitel 10.1 werden in Kapitel 7 die schienengebundenen Projekte, welche Streckenreaktivierungen sowie Neu- und Ausbaumaßnahmen im Schienenverkehr umfassen, dargestellt. Ergänzend werden in Kapitel 8 weitere ergänzende Maßnahmen, die zur Verbesserung des ÖPNV verfolgt werden sollen, genannt. Konkrete Maßnahmen, die bestimmten Linien zugeordnet werden können, werden in Kapitel 10.3 in den Liniensteckbriefen genannt.

3 Bestandsaufnahme

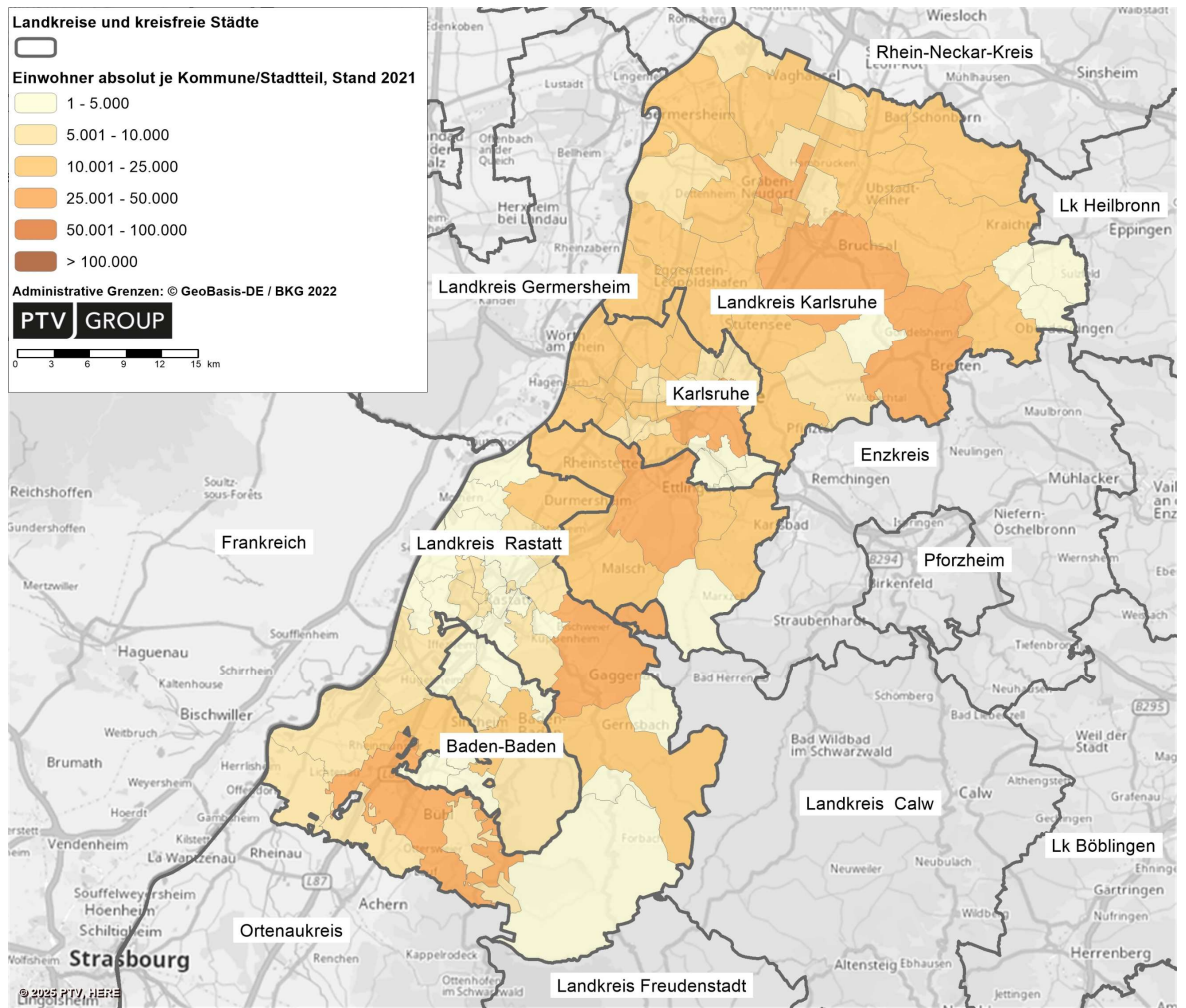
3.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur, Bevölkerungsentwicklung

In den Kapiteln 1.3 und 1.4 wurden die bisherige und die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung betrachtet sowie die raumordnerischen Grundlagen und Strukturen im KVV beschrieben. Die dabei getroffenen Aussagen werden bei der Betrachtung der Bevölkerungsverteilung im rechtsrheinischen KVV-Gebiet in Abbildung 5 bestätigt. Es wird deutlich, dass die Mehrzahl der Kommunen und Stadtteile jeweils mehr als 10.000 Einwohnerinnen und Einwohner hat. Die höchsten Bevölkerungskonzentrationen sind in den Städten Karlsruhe (rund 305.400), Baden-Baden (rund 55.900) und Rastatt (rund 50.500) festzustellen. Stadtteile mit vergleichsweise geringer Zahl an Einwohnerinnen und Einwohner sind in der Stadt Karlsruhe die Höhenstadtteile und in Baden-Baden die westlichen Stadtteile abseits der Achse Oos – Innenstadt – Lichtental. Insgesamt lebten 2022 rund 1.042.500 Menschen in den Städten Karlsruhe und Baden-Baden sowie den Landkreisen Karlsruhe und Rastatt⁸. Grundsätzlich ist bei der Betrachtung der Zahlen der Einwohnerinnen und Einwohner zu beachten, dass die Stadt Karlsruhe Wohnflächen an den Nachbarschaftsverband abgegeben hat, was auch bei der Abgrenzung der bisherigen und prognostizierten Bevölkerungsentwicklungen auf den folgenden Seiten zu beachten ist.

In Kapitel 1.3 werden die ländlichen Räume im Kraichgau und im Schwarzwald definiert. Diese zeichnen sich überwiegend durch geringe Bevölkerungszahlen (rund 2.000 bis 5.000) aus, zum Beispiel in den Kommunen Forbach, Loffenau, Marxzell im Schwarzwald und Kürnbach, Sulzfeld, Zaisenhausen im Kraichgau. Die ebenfalls als ländliche Räume definierten Kommunen Kraichtal und Östringen weisen dagegen relativ hohe Bevölkerungszahlen auf (rund 14.700 beziehungsweise rund 13.000). Die Ortschaften Au am Rhein, Elchesheim-Illingen, Ötigheim und Steinmauern liegen mit weniger als 5.000 Einwohnerinnen und Einwohner in der untersten Klasse, werden aber aufgrund ihrer Nähe zu den Städten Karlsruhe und Rastatt in der raumordnerischen Grundlagenbetrachtung der Randzone um den Verdichtungsraum zugeordnet.

Die Bevölkerungsverteilung und -dichte sind entscheidende Faktoren für das ÖPNV-Angebot, da sie die Nachfrage nach Verkehrsleistungen bestimmen. In Gebieten mit höherer Bevölkerungsdichte und gleichmäßiger Bevölkerungsverteilung nutzen mehr Menschen den ÖPNV, was ein dichteres und umfassenderes Angebot erforderlich macht. Bei der konkreten Ausgestaltung sind Verkehrsachsen, Schieneninfrastruktur und topographische Gegebenheiten zu berücksichtigen. Darüber hinaus spielt auch die Ausrichtung der Verkehrsströme eine entscheidende Rolle.

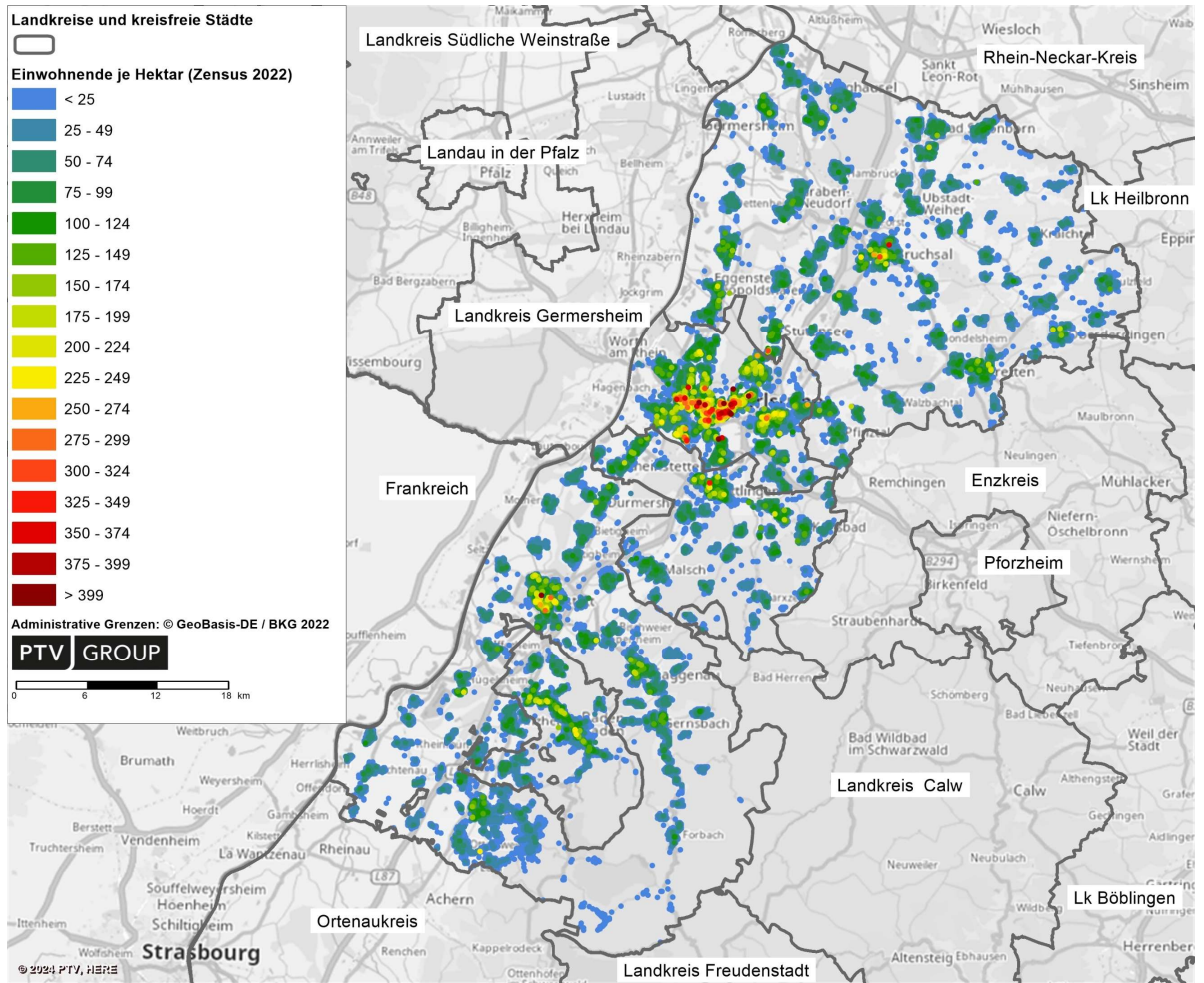
⁸ Zensus 2022 - Ausgewählte Ergebnisse zur Bevölkerungszahl zum Stichtag 15. Mai 2022



Quelle: Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung Basis 2020; obere Variante, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg und Angaben der Städte Karlsruhe und Baden-Baden; Darstellung PTV

Abbildung 5: Einwohnerinnen und Einwohner absolut je Kommune/Stadtteil, Stand 2021

Um eine feinere Auswertung der Bevölkerungszahlen in den einzelnen Teilräumen vornehmen zu können, wurden die Anzahl Personen pro Hektar aus dem Zensus 2022 übernommen. Diese können aufgrund ihrer feinen Auflösung wertvolle Aussagen zur Siedlungsstruktur liefern. Abbildung 6 zeigt, dass im rechtsrheinischen KVV-Gebiet kompakte Siedlungsformen vorherrschen, die eine verkehrliche Erschließung erleichtern. Streusiedlungen finden sich vereinzelt im Kraichgau und besonders ausgeprägt im Schwarzwald.

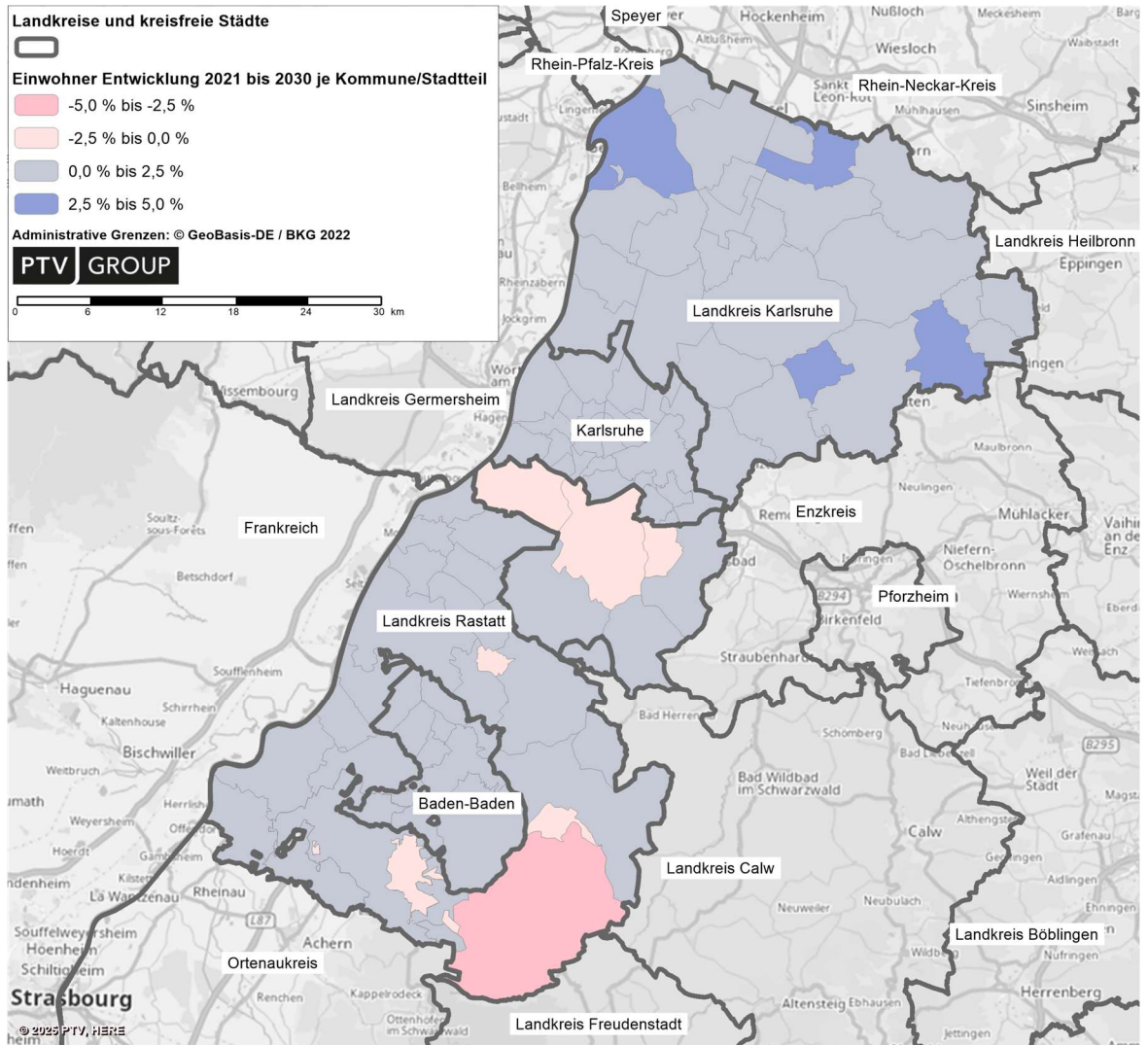


Quelle: <https://www.zensus2022.de>; Darstellung PTV

Abbildung 6: Einwohnerinnen und Einwohner pro Hektar im rechtsrheinischen KVV, Zensus 2022

Gemäß Regionalplan (siehe Kapitel 1.4) wird für die Region ein leichtes Bevölkerungswachstum prognostiziert. Dies zeigt sich auch bei der Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung je Kommune in Abbildung 7. Für fast alle Kommunen wird ein konstantes bis leichtes Wachstum angenommen. Größere Ausreißer nach oben sind die Kommunen Bad Schönborn, Gondelsheim, Oberderdingen und Philippsburg. Leichte Rückgänge werden nur für die Kommunen Bischweier, Bühlertal, Ettligen, Forbach, Rheinstetten und Weisenbach erwartet. Diese Entwicklungen müssen bei der Planung zukünftiger ÖPNV-Angebote berücksichtigt werden. Aufgrund der geringen absoluten Veränderungen wird auf dieser Basis derzeit kein unmittelbarer Handlungsbedarf im ÖPNV gesehen. Für den gesamten Raum, bestehend aus den zwei Städten und den beiden Landkreisen, wird bis 2030 eine Zunahme von rund 9.900 Personen prognostiziert.

Insgesamt kann daher erwartet werden, dass die Nachfrage im ÖPNV auch aus demografischen Gründen leicht ansteigt. Der erwartete Anstieg insbesondere durch Zuzug rechtfertigt eine Verbesserung des ÖPNV, zudem wird durch ein verlässliches ÖPNV-Angebot die Attraktivität der Orte als Wohnstandort erhöht.



Quelle: Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung Basis 2020; obere Variante, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg; Darstellung PTV

Abbildung 7: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2021 bis 2030 je Kommune in Prozent

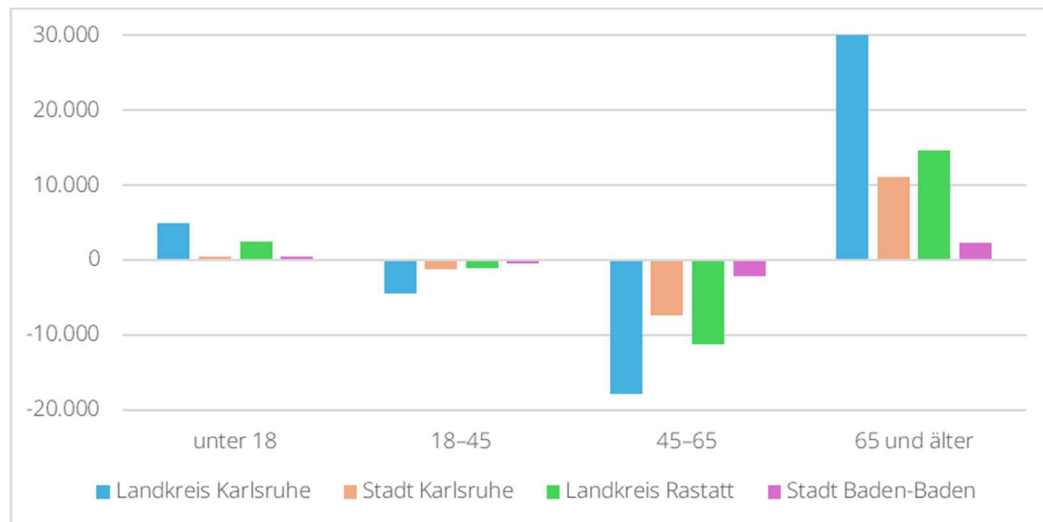
In Abbildung 8 ist die prognostizierte Veränderung der Altersgruppen bis 2040 je Stadt- und Landkreis dargestellt. In allen Regionen ist eine deutliche Zunahme der Bevölkerung im Alter von 65 Jahren und älter zu verzeichnen, insbesondere in den Landkreisen Karlsruhe und Rastatt. Die Zunahme der Bevölkerung in dieser Altersgruppe bedeutet, dass der Bedarf an barrierefreien Fahrzeugen, Haltestellen und Informationen sowie speziellen Serviceleistungen für ältere Menschen steigen wird und Verkehrsangebote in Neben- und Schwachverkehrszeiten an Bedeutung gewinnen.

Trotz eines leichten Rückgangs der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter bleibt die Effizienz der Verbindungen zu Arbeitsplätzen und Bildungseinrichtungen ein zentraler Aspekt. Es ist wichtig, attraktive Fahrpläne und Taktzeiten anzubieten, die den Bedürfnissen der Berufstätigen entsprechen.

Ein leichter Anstieg der unter 18-Jährigen in einigen Regionen erfordert eine kontinuierliche Überprüfung, Anpassung und gegebenenfalls Ausweitung des Schulverkehrs. Zusätzliche Angebote und Kapazitätserweiterungen in der morgendlichen Spitzenstunde sind in der Regel mit einem erhöhten Personal- und Kostenbe-

darf verbunden. Mit der Zunahme dieser Altersgruppe ist auch eine erhöhte Nachfrage im Freizeit-, Gelegenheits- und Einkaufsverkehr, vor allem in den Nachmittags- und Abendstunden sowie am Wochenende, zu erwarten.

Der demografische Wandel, insbesondere die Alterung der Bevölkerung, erfordert eine differenzierte und flexible Angebotsplanung im ÖPNV. Es gilt, barrierefreie und seniorenfreundliche Angebote auszubauen, jugendgerechte Verbindungen zu stärken und den Pendlerverkehr effizient zu gestalten. Eine kontinuierliche Bedarfsanalyse und eine enge Kommunikation mit den Fahrgästen sind entscheidend, um die Angebotsplanung optimal an die sich ändernden Bedürfnisse anzupassen.



Quelle: Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung Basis 2020; obere Variante, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg; Darstellung PTV

Abbildung 8: Prognostizierte Veränderung der Altersgruppen 2020 bis 2040 je Stadt- und Landkreis

Die Bevölkerungsvorausrechnung des Statistischen Landesamtes basiert auf globalen Annahmen für das Land und berücksichtigt keine spezifischen Gegebenheiten oder Planungen der Gemeinden. In der Fortschreibung des Flächennutzungsplanes des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe wurden 176 ha Wohnbauflächen, die ursprünglich in Karlsruhe vorgesehen waren, in den Umlandgemeinden ausgewiesen. Diese interkommunale Zusammenarbeit wird in den globalen Annahmen nicht berücksichtigt. Die Umlandgemeinden können also potenziell stärker wachsen als hier angegeben.

Zudem wurde die Vorausrechnung von 2020 des Statistischen Landesamtes unter den besonderen Bedingungen der Pandemie erstellt. Der temporäre Rückgang der Altersgruppe der 18- bis 25-jährigen in Karlsruhe um 9,3 % (erklärbar durch das Ausbleiben neuer Studierenden) floss in die Berechnung ein und führte unter anderem dazu, dass die Prognose bis 2030 für den Nachbarschaftsverband Karlsruhe um etwa 15.000 Einwohnende niedriger ausfiel als zuvor. Es wird davon ausgegangen, dass die nächste Vorausrechnung – unter normalisierten Bedingungen – zu anderen Ergebnissen kommt.

3.2 Schulstandorte und Schülerströme

Am Anfang des Jahres 2024 waren rund 55.000 Schülerinnen und Schüler im Besitz eines *D-Ticket JugendBW* oder einer *ScoolCard* und nutzen damit regelmäßig den ÖPNV im gesamten KVV-Tarifgebiet beziehungsweise bundesweit. Die rund 800 Schulstandorte im rechtsrheinischen KVV-Gebiet verteilen sich auf die Kommunen, wobei größere Konzentrationen in den Städten festzustellen sind. Abbildung 9 zeigt die Ströme der Schülerinnen und Schüler zwischen den Wohnorten und den jeweiligen Schulen auf Ebene der Gemeinden und Stadtteile (Karlsruhe und Baden-Baden).

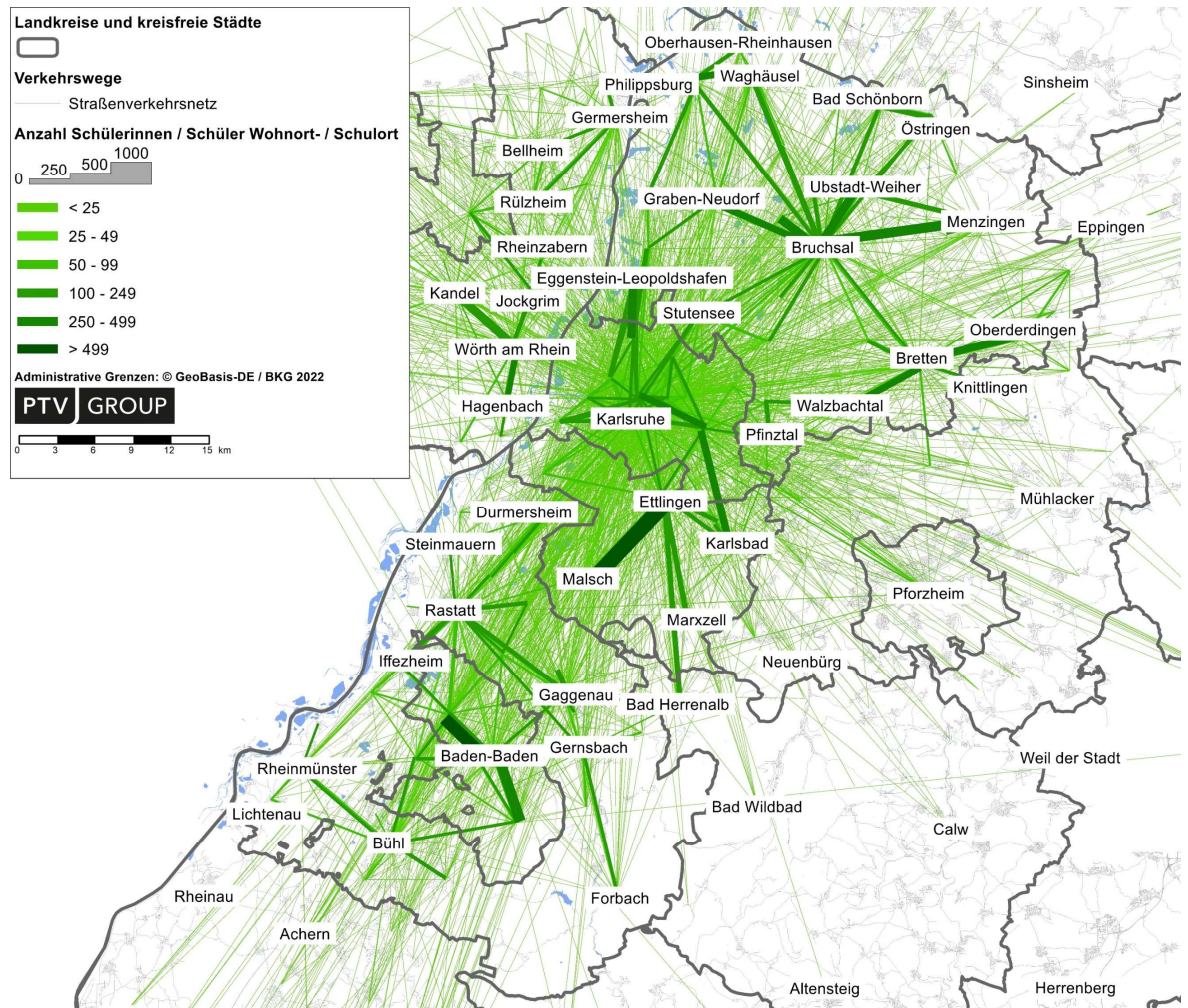


Abbildung 9: Anzahl Schülerinnen und Schüler mit Wohnort und Schulstandort im KVV, Stand 2023, Grundlage ScoolCard-Verkäufe

Abbildung 9 zeigt die Anziehungskraft der Schulstandorte in den Städten, zu denen viele Schülerinnen und Schüler aus unterschiedlichen Orten fahren. Starke gebündelte Ströme bestehen zwischen Malsch und Ettlingen sowie Oos und der Innenstadt von Baden-Baden, aber auch in Richtung Karlsruhe, Bruchsal und Bretten sowie innerhalb von Karlsruhe. Daneben gibt es eine Vielzahl kleinerer und einzelner Ströme, deren direkte Bedienung durch den ÖPNV aufgrund eines hohen finanziellen und betrieblichen Aufwands nur in Ausnahmefällen möglich ist. Jedoch sollten diese Relationen durch Umstiege abbildbar sein. Auch über die Verbundgrenzen hinweg fahren viele Schülerinnen und Schüler regelmäßig in das KVV-Verbundgebiet hinein und aus diesem heraus.

3.3 Status quo des ÖPNV auf Straße und Schiene

Für das jeweilige Zuständigkeitsgebiet legen die Stadt- und Landkreise als Aufgabenträger für den ÖPNV unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit das Verkehrsangebot fest (siehe hierzu auch Kapitel 1.5). Dies erfolgt im KVV nach einheitlichen Kriterien. Grundlage ist das *Karlsruher Modell* (siehe Kapitel 1.6) mit der gemeinsamen Nutzung von städtischem Straßenbahnnetz und den regionalen Eisenbahnstrecken durch die Stadtbahn und die enge Verzahnung von Bus- und Schienenstrecken.

Die Schienenverkehre einschließlich der S-Bahn- und Stadtbahnverkehre im Aufgabenbereich des Landes Baden-Württemberg und des Zweckverbandes SPNV Rheinland-Pfalz Süd werden als integraler Bestandteil des Nahverkehrsangebots nachrichtlich dargestellt. Sie dienen der effizienten und umweltverträglichen Beförderung von Personen über größere Entfernungen sowie im innerstädtischen Verkehr und werden durch Busverkehre ergänzt.

Im Anhang wird das bestehende ÖPNV-Angebot im KVV in Form von Liniensteckbriefen detailliert dargestellt. In diesen werden für jede Linie die Linienwege, die Anzahl der Fahrten beziehungsweise ihre Taktungen sowie die Bedienzeiträume beschrieben.

3.3.1 Stadt Karlsruhe

Die Stadt Karlsruhe ist über mehrere Bahnhöfe an den Fern- und Regionalverkehr angebunden. ÖPNV in Karlsruhe basiert auf den drei Verkehrsmitteln Stadtbahn, Straßenbahn und Bus, die sich zu einem optimalen Angebot ergänzen. Die Straßenbahn deckt die großen innerstädtischen Verkehrsbeziehungen zwischen den Stadtteilen ab. Die Teilnetze der Busse binden die nicht an das Schienennetz angeschlossen Stadtteile an das Stadtbahn- und Straßenbahnnetz an und übernehmen darüber die Flächenerschließung.

Das Stadtbahnnetz, das in der Region die Städte und Gemeinden verbindet und an das Oberzentrum Karlsruhe anschließt, übernimmt in Karlsruhe selbst ebenfalls wichtige Verbindungs- und Erschließungsfunktionen.

Das angebotsorientierte ÖPNV-Angebot in der Stadt Karlsruhe – die Verkehrszeiten sind in Kapitel 4.1 definiert – ist gekennzeichnet durch:

- einen 10-Minuten-Takt auf den Stadtbahn- und Straßenbahnlinien in der Haupt- und Nebenverkehrszeit und einen 20-Minuten-Takt in der Schwachverkehrszeit,
- einen 20-Minuten-Takt auf den Buslinien in der Haupt- und Nebenverkehrszeit, der bei hohem Fahrgastaufkommen vereinzelt auf einen 15- beziehungsweise 10-Minuten-Takt verdichtet wird,
- ein nahezu flächendeckendes Nachtlinienangebot bestehend aus Straßenbahn, Buslinien und Anrufverkehren in den Nächten von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag sowie in den Nächten auf Feiertage.

Das vorhandene Netz *Stadtverkehr Karlsruhe* ist auch zukünftig beizubehalten. Bus, Stadtbahn und die nach BOStrab durchgeführten Straßenbahnverkehre sind so eng miteinander verknüpft und aufeinander abgestimmt, dass sie auch weiterhin aus einer Hand betrieben werden sollen. Daher ist die Festsetzung dieses Netzes als *Stadtverkehr Karlsruhe* für die Zukunft geboten, weil mit den verzahnten Verkehren die Sicher-

stellung einer wirtschaftlich tragbaren und verkehrlich sinnvollen Verkehrsbedienung angestrebt und aufrechterhalten werden soll. Bei einer künftigen Vergabe der Verkehre soll deshalb in der Vorabbekanntmachung das vorhandene Netz als Gesamtleistung im Sinne des § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG festgelegt werden.

Die Stadt Karlsruhe als Aufgabenträger plant, den Nahverkehr in der Stadt auch zukünftig mit dem eigenen Verkehrsunternehmen VBK zu erbringen (Betrachtung beziehungsweise Inhousevergabe). Weiterhin bleibt, in Absprache mit den anderen Aufgabenträgern, der über die Stadtgrenzen hinausgehende Stadtbahnverkehr als wichtiger Baustein des schienengebundenen Verkehrs einbezogen (*Karlsruher Modell*).

3.3.2 Landkreis Karlsruhe

Im Landkreis Karlsruhe wird das ÖPNV-Angebot durch das Zusammenspiel aus Regionalexpressen, Regionalbahnen, den Bahnen der S-Bahn Rhein-Neckar, Stadtbahnen, Regionalbusverkehren, Stadtbusverkehren und Linienbedarfsverkehren erbracht. Die Struktur des Nahverkehrs im Landkreis basiert auf dem *Karlsruher Modell* mit den Schienenverbindungen als Rückgrat des ÖPNV und den regionalen Busverkehren als Flächenerschließung mit Zu- und Abbringerfunktionen.

- Die Regionalexpress- und Regionalbahnverkehre sowie die S-Bahn Rhein-Neckar stellen die Verbindungsfunktionen zwischen Städten/Gemeinden untereinander und zu den Oberzentren Karlsruhe, Mannheim, Heidelberg und Stuttgart her. Sie verkehren üblicherweise im 60-Minuten-Takt, in der Hauptverkehrszeit teilweise auch im 30-Minuten-Takt.
- Die Stadtbahnen stellen die großräumige Verbindung zwischen den Kreiskommunen und dem Oberzentrum her und erfüllen darüber hinaus auch Verbindungsfunktionen zwischen Gemeindeteilen und teilweise auch innergemeindliche Erschließungsfunktionen. Sie verkehren überwiegend im 20-Minuten-Takt, einzelne Linien abschnittsweise auch im 10-Minuten-Takt.
- Die Regionalbusverkehre erfüllen im Wesentlichen die Verbindungsfunktionen zwischen den Kommunen und Gemeinde- beziehungsweise Stadtteilen zu den zentralen Orten und zu den großräumigen Schienenverbindungen.
- Die innerstädtischen Linien stellen die Erschließung in den Stadtteilen und Quartieren sowie die Verbindung zum Zentrum und zu den Schienenverbindungen sicher. Der Stadtverkehr Bruchsal, der von der Stadt direkt beauftragt wird, ist nach dem Rendezvous-Prinzip organisiert, bei dem sich die Linien abgestimmt in einem zentralen Bereich der Stadt treffen. Auch die innerstädtischen Linien in Bretten orientieren sich am Rendezvous-System, dort liegt der Fokus jedoch auf den Anschlussbeziehungen zwischen Bus- und Schienenverkehren.
- Die Linienbedarfsverkehre stellen in Ergänzung oder als Ersatz zum Busverkehr vor allem in den Schwachverkehrszeiten abends und am Wochenende eine flächenhafte Erschließung und Verbindung zum Schienenverkehr sicher.

Alle fünf Verkehrsträger ergänzen und stützen sich zu einer integrierten Nahverkehrskonzeption, deren spezifische Aufgaben und differenzierte räumliche Bedingungen in der Angebotskonzeption Berücksichtigung finden müssen. Das Angebot der S-Bahn, der Regionalbahn und der Stadtbahn wird nachrichtlich aufgeführt, die Entscheidung über das Fahrplanangebot obliegt dem Land als Aufgabenträger für den SPNV. Für die Nebenbahnen (S1/S11/S12 Hochstetten – Karlsruhe – Bad Herrenalb/Ittersbach sowie Abschnitt Bruch-

sal – Menzingen/Odenheim der S31/S32), für die der Landkreis Karlsruhe mangels Verantwortungsübernahme des Landes noch die „freiwillige“ Aufgabenträgerschaft innehat, hat der Landkreis die Gestaltungshoheit für das Angebot. Die Nebenbahnen sollen allerdings – gemäß der gesetzlichen Aufgabenträgerschaft – in absehbarer Zeit in die organisatorische und finanzielle Verantwortung des Landes übergehen. Dann ist der Landkreis, wie auch bei den anderen SPNV-Verkehren, nur noch für die Bestellung von Mehrverkehren zuständig.

Der Stadtbahnverkehr des *Karlsruher Modells* mit der Verknüpfung des regionalen Verkehrs mit dem Schienenverkehr der Stadt Karlsruhe soll in Absprache mit den anderen Aufgabenträgern aus der Karlsruher Gruppe von Behörden sowie dem KVV erhalten bleiben und weiterentwickelt werden (Zukunftsfahrplan für den SPNV Baden-Württemberg 2030).

3.3.3 Landkreis Rastatt

Im Landkreis Rastatt wird das ÖPNV-Angebot vergleichbar wie im Landkreis Karlsruhe durch das Zusammenspiel aus Regionalexpress, Regionalbahnen, Stadtbahnen, Regionalbusverkehren, Stadtbusverkehren und Bedarfsverkehren erbracht. Die Struktur des Nahverkehrs im Landkreis basiert auf dem *Karlsruher Modell* mit den Schienenverbindungen und den Regiobuslinien als Rückgrat des ÖPNV sowie den regionalen Busverkehren als Flächenerschließung mit Zu- und Abbringerfunktionen. Die innerstädtischen Verkehre von Baden-Baden und die kreisübergreifenden Verkehre zwischen Landkreis Rastatt und Baden-Baden bilden eine verkehrliche Einheit und erfüllen insbesondere auch Erschließungs- und Zubringerfunktionen.

- Die Regionalexpress- und Regionalbahnverkehre stellen die Verbindungsfunktionen zwischen Städten/Gemeinden untereinander und zu den Oberzentren her, teilweise auch großräumig weiter in Richtung Schwarzwald, Offenburg und Freiburg. Sie verkehren üblicherweise im 60-Minuten-Takt, in der Hauptverkehrszeit teilweise auch im 30-Minuten-Takt.
- Die Stadtbahnen stellen die kleinräumigere Verbindung zwischen den Gemeinden und den Mittelzentren und dem Oberzentrum her und erfüllen darüber hinaus auch Verbindungsfunktionen zwischen Gemeindeteilen und teilweise auch innergemeindliche Erschließungsfunktionen. Sie verkehren überwiegend im 60-Minuten-Takt mit einzelnen Verdichtern, weitere sinnvolle Überlagerungen auf 20/40-Minuten-Takt oder 30-Minuten-Takt gibt es insbesondere in der Hauptverkehrszeit durch Linienüberlagerungen mit anderen Stadt- und Regionalbahnlinien.
- Die Regiobuslinien (X-Linien) ergänzen das SPNV- und Stadtbahnangebot, indem sie wichtige Verbindungen zwischen Zentren ohne Schienenanschluss abdecken und so den ländlichen Raum an die Ballungsräume anbinden. Diese Buslinien bieten auch in den Ferien und am Wochenende ein einheitlich vertaktetes Angebot, das auf das Zugangebot abgestimmt ist. Die Bestellung und Finanzierung dieser Verkehre erfolgt durch den Landkreis Rastatt, das Land beteiligt sich finanziell über ein Förderprogramm.
- Die Regionalbusverkehre erfüllen im Wesentlichen die Verbindungsfunktionen zwischen den Gemeinden und Gemeindeteilen und zu den zentralen Orten und zu den großräumigen Schienenverbindungen und werden nachfrageorientiert vor allem zu den Schwachverkehrszeiten durch Linienbedarfsverkehre ersetzt.
- Stadtbuslinien stellen die Erschließung in den Stadtteilen und Quartieren sowie die Verbindung zum Zentrum und zu den Schienenverbindungen sicher. Der Stadtverkehr Rastatt wird von der Stadt direkt

beauftragt, organisiert und finanziert. Der Stadtverkehr Bühl wird von der Stadt direkt organisiert und finanziert, beauftragt wird der Verkehr in Kooperation mit dem Landkreis.

- Die Linienbedarfsverkehre stellen in Ergänzung oder als Ersatz zum Busverkehr vor allem in den Schwachverkehrszeiten abends und am Wochenende eine flächenhafte Erschließung und Verbindung zum Schienenverkehr sicher.

Die Struktur des Nahverkehrs im Landkreis Rastatt basiert auf dem *Karlsruher Modell* mit den Schienenverbindungen als Rückgrat des ÖPNV und den regionalen Busverkehren als Flächenerschließung mit Zu- und Abbringerfunktionen. Dabei spielen die drei Regiobuslinien eine zentrale Rolle. Sie sollen auf wichtigen verkehrlichen Achsen, die nicht von der Schiene bedient werden (können) ein zumindest vergleichbares Angebot abbilden.

Der Stadtbahnverkehr des *Karlsruher Modells* mit der Verknüpfung des regionalen Verkehrs mit dem Schienenverkehr der Stadt Karlsruhe soll in Absprache mit den Aufgabenträgern aus der Karlsruher Gruppe von Behörden sowie dem KVV erhalten bleiben. Das SPNV-Angebot im Landkreis Rastatt, muss dabei aufrechterhalten bleiben beziehungsweise weiterentwickelt werden (Zukunftsfahrplan für den SPNV Baden-Württemberg 2030). Sowohl Pendelnde, Geschäftsreisende, Schülerinnen und Schüler und auch der Freizeit- und Tourismusverkehr sind auf den Erhalt des heutigen SPNV-Angebots angewiesen. Die damit verbundene Innenstadtdurchführung von Karlsruhe ist ein wesentliches Element der weiteren infrastrukturellen Entwicklung der Region.

3.3.4 Stadt Baden-Baden

Die Stadt Baden-Baden und die umliegende Region sind über den Bahnhof Baden-Baden an den Fernverkehr angeschlossen. Der innerstädtische Verkehr sowie der Nachbarortsverkehr werden über das gut abgestimmte und vertaktete Stadtbussystem des Verkehrsbetreibers der Stadt Baden-Baden abgewickelt. Charakteristisch für Baden-Baden ist die Konzentration der Bebauung zwischen Oos und Lichtental entlang der Talachse. Die innerstädtischen Verkehre von Baden-Baden und die kreisübergreifenden Verkehre zwischen Landkreis Rastatt und Baden-Baden bilden eine verkehrliche Einheit und erfüllen insbesondere auch Erschließungs- und Zubringerfunktionen.

Charakteristika des ÖPNV-Angebots in Baden-Baden sind zum Zeitpunkt der Erstellung des NVP:

- Die Regionalexpress- und Regionalbahnverkehre stellen mindestens stündlich die Verbindung zu den umliegenden Ober- und Mittelzentren her.
- Diese werden durch die Angebote der Stadtbahn ergänzt, die mittels Zwischenhalten auch die Verknüpfung mit den Kommunen in der Region entlang der Rheinschiene übernimmt.
- Die Verkehrsstruktur in Baden-Baden ist stark durch die Tallage geprägt und konzentriert sich daher im Wesentlichen auf die Achse vom ZOB in Oos über Cité und die Innenstadt nach Lichtental. Es verkehren etwa die Hälfte der Buslinien in der Stadt zwischen dem Bahnhof und der Innenstadt, teilweise mit geringfügigen Varianten im Linienweg. Weitere Linien nutzen einen Teil der Talachse und verknüpfen diesen mit den Seitentälern sowie den umliegenden Städten und Gemeinden.

- Die Busse auf der innerstädtischen Tal- beziehungsweise Hauptlinie verkehren im Tagesverkehr montags bis freitags im 12-Minuten-, am Wochenende im 15-Minuten-Takt, jeweils verstärkt durch zusätzliche Schnellbusse zwischen Bahnhof und Innenstadt. Im Abendverkehr wird ein 20-Minuten-Takt angeboten
- Ansonsten kommen die Busse im Tagesverkehr im Stadtgebiet Baden-Baden hauptsächlich im 30- beziehungsweise 60-Minuten-Takt, bei hohem Fahrgastaufkommen zum Teil alle 20 Minuten, zum Einsatz. Auf den Nachbarortslinien wird ein 60-Minuten-Takt, in der Hauptverkehrszeit zum Teil verdichtet auf einen 30-Minuten-Takt, in der Schwachverkehrszeit ein 60- beziehungsweise 120-Minuten-Takt angeboten.
- Die zentrale Achse von Baden-Baden, die sich von Oos über die Cité und die Stadtmitte bis nach Lichtenental erstreckt, wird durchgehend im Linienverkehr bedient.
- In den Abendstunden, während der Schwachverkehrszeit werden auf den Nebenlinien Bedarfsverkehre angeboten.

Die Verkehre sind unter Berücksichtigung der geographischen Lage der Stadt Baden-Baden mit den Verkehren des Landkreises Rastatt verwoben und aufeinander abgestimmt; die innerstädtischen Verkehre von Baden-Baden und die kreisübergreifenden Verkehre zwischen Landkreis Rastatt und Baden-Baden bilden eine Einheit und erfüllen insbesondere auch Erschließungs- und Zubringerfunktionen. Die Verwobenheit geht über eine bloß inhaltliche Abstimmung hinaus. Diese Verkehre bilden vielmehr aufgrund ihres gebietsüberschreitenden Charakters eine benutzerorientierte Einheit. Die Busverkehre verbinden den Landkreis Rastatt und die Stadt Baden-Baden zu einer verkehrlichen Einheit. Die Verkehre bilden insofern ein historisch gewachsenes „vorhandenes Netz“ im Sinne des § 13 Abs. 2 S. 1 Nr. 3 lit. d) PBefG. Das wird durch die Zusammenfassung zu einem Linienbündel Baden-Baden nachvollzogen.

Die beiden zuständigen ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Baden-Baden und Landkreis Rastatt werden deshalb, den Nahverkehr des vorgenannten Netzes durch eine weiterentwickelte Zusammenarbeit in Übereinstimmung mit den Vorgaben der VO 1370/2007 neu organisieren, um das Netz direkt an die Verkehrsgesellschaft Baden-Baden mbH als eigenen Verkehrsbetreiber der Stadt Baden-Baden zu vergeben.

3.4 Weitere Bedienformen und intermodale Angebote

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Nahverkehrsplans existieren folgende Angebote des Umweltverbundes, die das ÖPNV-Angebot ergänzen:

3.4.1 Bedarfsverkehre

Bedarfsverkehre sind maßgeschneiderte Dienstleistungen, die individuelle Transportbedürfnisse erfüllen. Sie bieten flexible Mobilitätslösungen in Gebieten oder zu Zeiten, in denen klassische Linienverkehre nicht passend sind. Besonders in ländlichen Gegenden oder für Menschen mit eingeschränkter Mobilität stellen sie eine wichtige Ergänzung dar, um eine umfassende und bedarfsgerechte öffentliche Verkehrsanbindung sicherzustellen, wodurch Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen gewährleistet und eine inklusive Verkehrsinfrastruktur geschaffen wird. Die Bedarfsverkehre im KVV sind aktuell nach § 42 (ALT) und § 44 (Linienbedarfsverkehre) sowie § 49 (AST) PBefG konzessioniert und gliedern sich in folgende Angebote.

3.4.1.1 Anruflinientaxi

Ein Anruflinientaxi (ALT) fährt nach einem festgelegten Fahrplan – aber nur, wenn auch Bedarf besteht. Eingestiegen wird an einer Bushaltestelle. In einigen Fällen gibt es für Fahrgäste die Möglichkeit, bis vor die Haustür gebracht zu werden.

Anruflinientaxis verkehren in Karlsruhe, Baden-Baden, im Landkreis Rastatt sowie in Germersheim und Landau. Sie ersetzen das Buslinienangebot in Zeiten und Räumen mit geringer Nachfrage. Eine telefonische Bestellung 30 bis 45 Minuten vor Abfahrt ist notwendig.

3.4.1.2 Anrufsammeltaxi

Das Anrufsammeltaxi (AST) fährt nach Bedarf ohne festen Fahrplan in einem definierten Bedienungsgebiet. Abfahrt und Fahrroute werden von der AST-Zentrale ermittelt. Auch Fahrgäste eines Anrufsammeltaxis steigen an Bushaltestellen ein und können sich unter Umständen bis vor die Haustür bringen lassen.

Anrufsammeltaxen ergänzen in den in Tabelle 2 genannten Gebieten das Verkehrsangebot der Buslinien. Eine telefonische Bestellung 30 bis 45 Minuten vor Abfahrt ist notwendig.

Bezeichnung	Einzugsgebiet	Tarif
AST Bruchsal	Bruchsal (mit allen Stadtteilen), Graben-Neudorf, Hambrücken, Forst, Karlsdorf-Neuthard.	Ermäßigter Preis mit gültigem KVV-Fahrausweis
AST Waghäusel	Waghäusel, Philippsburg, Oberhausen-Rheinhausen (jeweils mit allen Ortsteilen), Altlußheim	Ermäßigter Preis mit gültigem KVV-Fahrausweis
Ruftaxi Rastatt	Gesamtes Stadtgebiet Rastatt mit den Stadtteilen Förch, Niederbühl, Ottersdorf, Plittersdorf, Rauental und Wintersdorf	Im Ruftaxi gilt der KVV-Tarif, sowie die VERA-Jahreskarte, zusätzlich wird ein Komfortzuschlag erhoben.
Ruftaxi Steinmauern	Gemeinde Steinmauern, Stadtgebiet Rastatt mit den Stadtteilen Niederbühl/Förch, Ottersdorf, Plittersdorf, Rauental und Wintersdorf	Im Ruftaxi gilt der KVV-Tarif, zusätzlich wird ein Komfortzuschlag erhoben.
AST Vorderer Kraichgau	Bad Schönborn, Kronau, Östringen mit allen Stadtteilen	Ermäßigter Preis mit gültigem KVV-Fahrausweis

Tabelle 2: Anrufsammeltaxen im KVV zum Zeitpunkt der Erstellung des Nahverkehrsplans

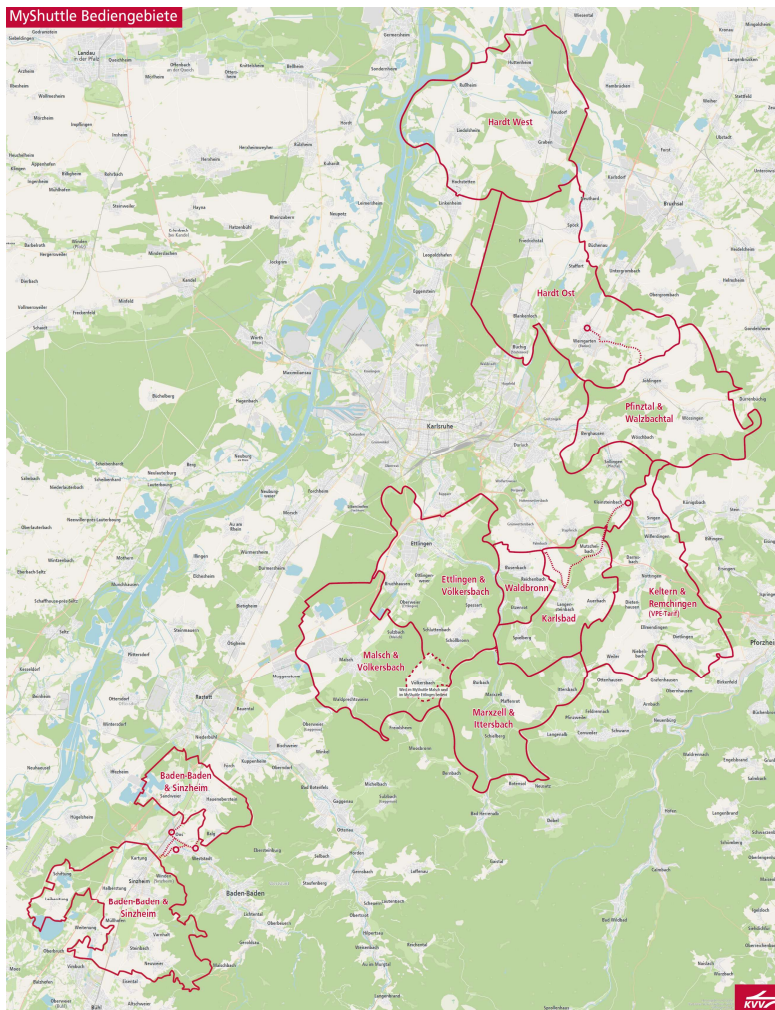
3.4.1.3 Linienbedarfsverkehr – MyShuttle

Das On-Demand-Angebot MyShuttle ist ein Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG und eine Weiterentwicklung des AST. Die flexiblen On-Demand-PKW verkehren in einem definierten Bedienegebiet in bestimmten Zeiträumen in den publikumsärmeren Randzeiten. Fahrgäste können die MyShuttles nach Bedarf via App, Internetbrowser oder Telefon bestellen.

Ohne festen Fahrplan bedienen die MyShuttles sogenannte virtuelle und echte Haltestellen, die im Abstand von rund 250 Metern liegen und damit barrierefreie Mobilität für die erste und letzte Meile bieten. Abfahrts- und Ankunftshaltestellen werden vom Hintergrundsystem automatisch ermittelt, sodass die Fahrtrouten bestmöglich optimiert werden.

In allen aktuellen Bedienegebieten kann ein Fahrzeug bestellt werden, das über eine Klapprampe und einen großen Fahrgastraum verfügt und eine barrierefreie Beförderung ermöglicht. Die Bedienegebiete, die zum Zeitpunkt der Erstellung des Nahverkehrsplans überwiegend im Landkreis Karlsruhe liegen, sind in folgender Abbildung 10 beschrieben. Der Landkreis Karlsruhe hat in seinem Kreistag den Beschluss gefasst, MyShuttle – wo verkehrlich sinnvoll – flächendeckend in den Linienbündeln zum Einsatz zu bringen.

Darüber hinaus wurde mit der Einführung des On-Demand-Angebots MyShuttle bereits ein System geschaffen, welches ideale Grundlagen für den Einsatz autonomer Fahrzeuge schafft. Das On-Demand-System mit seinen kleinen Fahrzeugen und überschaubaren Gebietsgrößen sowie der Bedarfskomponente birgt große Potentiale zur Autonomisierung der Fahrzeuge und beschreibt eine Vorstufe im Prozess der Autonomisierung des ÖPNV. Dies ist auch grundsätzliches Ziel für die Weiterentwicklung von MyShuttle.



Quelle: <https://www.kvv.de/mobilitaet/kvvmys Shuttle.html>

Abbildung 10: Übersichtskarte der MyShuttle Bedienegebiete im KVV, Stand Dezember 2024

Ein wichtiger Erfolgsfaktor der Linienbedarfsverkehre ist die Einbettung dieser Angebote in die Verbundstrukturen. Um dies zu gewährleisten, sind verbundweit einheitliche organisatorische Vorgaben sowie Standards hinsichtlich der Fahrzeuge und des operativen Betriebes notwendig. Die Linienbedarfsverkehre im KVV sollen unter dem Produktnamen *MyShuttle* einheitlich vermarktet werden. Im Folgenden werden die KVV-Vorgaben zur organisatorischen Einbindung beschrieben:

On-Demand-Hintergrundsoftware

Eine zentrale Rolle kommt bei der Abwicklung der Verkehre der *On-Demand-Hintergrundsoftware* zu, ohne die solche Angebote nicht durchführbar sind. Um die Schnittstellen hin zu den Auskunftsmitteln des KVV und den Buchungsprozess für Fahrgäste und Verkehrsunternehmen effizient zu organisieren, soll eine einheitliche durch den KVV verwaltete Hintergrundsoftware zur Anwendung kommen.

Organisation des operativen Betriebs

Um eine sinnvolle Integration von Linienbedarfsverkehren in den liniengebundenen ÖPNV zu gewährleisten, sind beide Verkehrsarten als Einheit zu betrachten. Dies führt dazu, dass in der Regel keine isolierten Angebote im Linienbedarfsverkehr umgesetzt werden sollen, sondern eine Einbindung in die Buslinienbündel vorgenommen wird.

Tarif

Die Linienbedarfsverkehre im KVV sind zur Vollanwendung des KVV-Tarifs verpflichtet. Auf den Verkauf von Fahrkarten in den Fahrzeugen kann verzichtet werden, sofern dem Fahrgast der Erwerb von KVV-Fahrkarten in der digitalen Buchungsplattform des KVV angeboten wird.

3.4.1.4 Gebündelte Bedarfsverkehre

Darüber hinaus können die Regelungen der §§ 50 und 51a PBefG das vor Ort vorhandene ÖPNV-Angebot betreffen und erfordern direkt oder indirekt das Einvernehmen mit den betroffenen ÖPNV-Aufgabenträgern. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um die Festlegung einer Bündelungsquote (§ 50 Abs. 3 PBefG), die Festlegung von Bedienungsgebieten und deren räumliche oder zeitliche Beschränkung (§ 50 Abs. 2 PBefG) sowie die Definition eines Mindestbeförderungsentgeltes mit einem hinreichenden Abstand zu den Beförderungsentgelten des ÖPNV (§ 51a Abs. 2 und 3 PBefG). Es werden folgende Eckpunkte für diese *On-Demand-Verkehre außerhalb des ÖPNV* definiert. Diese sollen der Genehmigungsbehörde als Orientierungsrahmen für die Bewertung entsprechender Anträge dienen.

- Die von den Genehmigungsbehörden zu fordernde Bündelungsquote sollte grundsätzlich über der Bündelungsquote des lokalen Taxigewerbes liegen. Langfristig wäre eine Bündelungsquote von über 1,0 wünschenswert. (Grundlage für die Berechnung der Bündelungsquote ist die Beförderungsleistung im Verhältnis der zurückgelegten Personenkilometer zu den zurückgelegten Fahrzeugkilometern) Bei der Festlegung sind lokale Besonderheiten, beispielsweise in Bezug auf die Raumstruktur, die eingesetzten Fahrzeuge (lokal emissionsfrei oder konventionell) und einen gegebenenfalls definierten Rückkehrpunkt, zu berücksichtigen. Dies kann dazu führen, dass den Anbietern gebündelter Bedarfsverkehre auch eine geringere Bündelungsquote (unter 1,0) zugestanden werden kann.
- Abhängig von der Größe des Bedienegebietes wird im Hinblick auf eine gute Servicequalität für die Fahrgäste die Festlegung eines oder mehrerer Rückkehrpunkte innerhalb des bedienten Gebietes empfohlen. Über Anzahl und Lage der Rückkehrpunkte ist im Einzelfall zu entscheiden.
- Die Notwendigkeiten einer zeitlichen und räumlichen Einschränkung des gebündelten Bedarfsverkehrs sind im Einzelfall mit den betroffenen ÖPNV-Aufgabenträgern abzustimmen. Hierbei sind die Interessen des ÖPNV und des Taxigewerbes ausreichend zu berücksichtigen.

- Als Referenzwert für das Mindestbeförderungsentgelt findet der KVV-Tarif Anwendung. Ein hinreichender Abstand zum ÖPNV-Tarif ist gegeben, wenn das Mindestbeförderungsentgelt des gebündelten Bedarfsverkehrs mindestens 150 % des Referenzwertes für die jeweils vergleichbaren Fahrtrelationen beträgt.

3.4.2 Intermodale Angebote

Intermodale Angebote spielen eine wichtige Rolle bei der Förderung nachhaltiger und effizienter Mobilität, indem sie nahtlose Verbindungen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern wie Bus, Bahn, Fahrrad und Auto schaffen. Diese Angebote ermöglichen es den Reisenden, flexibel zwischen den Verkehrsmitteln zu wechseln und ihre Reiseroute optimal anzupassen. Die Funktion intermodaler Angebote besteht darin, eine integrierte Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen, die die Bedürfnisse der Nutzer befriedigt und gleichzeitig zur Entlastung des Straßennetzes und zur Reduzierung von Emissionen beiträgt.

3.4.2.1 Bikesharing

Das Bikesharing-System KVV.nextbike ermöglicht die Nutzung von Leihfahrrädern auch als Ergänzung zu Bus, Bahn oder Carsharing. KVV.nextbike gibt es im KVV-Gebiet in den Städten Baden-Baden, Bruchsal, Ettlingen, Gaggenau, Karlsruhe, Rastatt und Rheinstetten. In den folgenden Städten können folgende zusätzliche Angebote genutzt werden:

- Rückgabe in Flexzonen in Karlsruhe, Ettlingen und Rastatt
- E-Bikesharing in Baden-Baden
- Lastenräder in Karlsruhe, Ettlingen und Rheinstetten

In Kombination mit KVV-Jahresabos können die Angebote vergünstigt genutzt werden.

3.4.2.2 Carsharing

Der Carsharing-Anbieter *stadtmobil* bietet im KVV ein umfangreiches stationsgebundenes Carsharing-Angebot an, das eine attraktive Ergänzung des Umweltverbundes darstellt. Sowohl die Flottengröße als auch die Anzahl an Stationen wurden kontinuierlich ausgebaut und das Angebot in der Stadt Karlsruhe mit dem free-floating-Prinzip *stadtflitzer* flexibler gestaltet. Inhaberinnen und Inhaber einer Jahreskarte des KVV erhalten Vergünstigungen. Carsharing-Fahrzeuge von *stadtmobil* sind in folgenden Städten und Gemeinden im KVV verfügbar:

- Stadt Karlsruhe
- Landkreis Karlsruhe: Bretten, Bruchsal, Eggenstein-Leopoldshafen, Ettlingen, Graben-Neudorf, Karlsbad, Linkenheim-Hochstetten, Marzell, Malsch, Pfinztal, Rheinstetten, Stutensee, Walzbachtal, Weingarten (Baden) und Waldbronn
- Landkreis Rastatt: Au am Rhein, Bietigheim, Bühl, Durmersheim, Gaggenau, Rastatt
- Stadt Baden-Baden

Neben *stadtmobil* bieten auch weitere Anbieter im KVV-Gebiet Carsharing an. Es handelt sich dabei um die Anbieter *Zeo*, *deer* und *Flinkster*. Der Anbieter *Zeo* bietet eine vollelektrische Fahrzeugflotte an. Die Ausleihe erfolgt stationsgebunden und die Fahrzeuge müssen nach Beendigung der Ausleihe an ihrer ursprünglichen Station abgestellt werden. *Zeo* ist in folgenden Städten und Gemeinden im KVV verfügbar:

- Landkreis Karlsruhe: Bad Schönborn, Bretten, Bruchsal, Dettenheim, Forst, Gondelsheim, Graben-Neudorf, Karlsdorf-Neuthard, Kraichtal, Kronau, Oberhausen-Rheinhausen, Östringen, Philippsburg, Ubstadt-Weiher, Waghäusel

Auch der Carsharing-Anbieter *deer* bietet seine Dienstleistungen mit einer vollelektrischen Fahrzeugflotte an. Das Ausleihprinzip ist stationsgebunden, jedoch können die Fahrzeuge an beliebigen Stationen abgestellt werden. Fahrzeuge von *deer* sind in folgenden Städten und Gemeinden im KVV verfügbar:

- Landkreis Karlsruhe: Linkenheim-Hochstetten, Malsch
- Landkreis Rastatt: Baden-Airpark, Bietigheim, Bühlertal, Elchelsheim-Illingen, Iffezheim, Kuppenheim, Loffenau, Muggensturm, Ottersweier, Ötigheim, Sinzheim, Steinmauern, Weisenbach, Gernsbach

Darüber hinaus bietet auch das DB-Unternehmen *Flinkster* Carsharing im Gebiet des KVV an. Auch *Flinkster* folgt einem stationsgebundenen Ausleihprinzip, bei dem das geliehene Fahrzeug zur Ursprungsstation zurückgebracht werden muss. Das Unternehmen ist im rechtsrheinischen KVV-Gebiet ausschließlich in der Stadt Karlsruhe vertreten.

3.4.2.3 E-Roller-Sharing

Im KVV-Gebiet bieten die Unternehmen *Bolt*, *dott* und *VOI* im Stadtgebiet von Karlsruhe zum Zeitpunkt der Erstellung des Nahverkehrsplans E-Roller im Free-Floating-Prinzip an. Somit können geliehene E-Roller in begrenzten Bereichen des Karlsruher Stadtgebiets abgestellt und ausgeliehen werden. Die Bereiche erstrecken sich über die inneren Stadtbezirke sowie die zentralen Bereiche der meisten äußeren Stadtteile. Das Angebot und die Buchungsmöglichkeit der E-Roller des Anbieters *VOI* ist in die *regiomove-App* integriert.

3.5 Verknüpfungspunkte

Ein wesentlicher Bestandteil des ÖPNV-Systems im KVV-Gebiet sind die Verknüpfungspunkte mit anderen Verkehrsmitteln. Im Folgenden werden die wichtigsten Verknüpfungspunkte zwischen den Linien des ÖPNV beschrieben. Anschließend werden die Verknüpfungen mit dem Individualverkehr (IV) und dem Radverkehr aufgezeigt. Angebote wie Bike- und Rollersharing erweitern die Vielfalt der Mobilitätsangebote und erleichtern den Zugang zum ÖPNV. Das vom Land Baden-Württemberg und der EU geförderte Projekt *regiomove* hatte die Vernetzung der Mobilitätsangebote zum Ziel. In diesem Zuge wurden auch Mobilitätsstationen, sogenannte *regiomove-Ports*, mit entsprechenden Ausstattungsstandards und eigenem Design definiert und umgesetzt. Der Verknüpfungsansatz wird im Rahmen der *KVV.regiomove-App* weitergeführt.

Die Verknüpfungspunkte im SPNV unterscheiden sich aufgrund der jeweiligen vorhandenen Mobilitätsangebote. Zur Einordnung der Bedeutung des Verknüpfungspunktes wurden die Öffentliche Verkehrsangebote und das Vorhandensein von Sharing-Angeboten herangezogen. Zu den wichtigsten Verknüpfungspunkten im rechtsrheinischen KVV-Gebiet zählen Folgende:

Verknüpfung von Nah-, Regional-, Fernverkehr und Sharing-Angeboten:

- Karlsruhe Hauptbahnhof (Hbf)
- Bahnhof Baden-Baden (regiomove-Port)
- Bahnhof Bruchsal

Verknüpfung von Nah-, Regionalverkehr und Sharing-Angeboten:

- Bahnhof Karlsruhe-Durlach (wird vereinzelt im Fernverkehr bedient)
- Bahnhof Graben-Neudorf (*regiomove-Port*)
- Bahnhof Bretten (*regiomove-Port*)
- Bahnhof Rastatt (*regiomove-Port*)
- Bahnhof Bühl (*regiomove-Port*)
- Bahnhof Karlsruhe-Hagsfeld (*regiomove-Port*)
- Bahnhof Ettlingen Stadt (*regiomove-Port*)

3.5.1 Park and Ride

Neben der ÖPNV-internen Verknüpfung ist ebenso die Verknüpfung mit dem IV wichtig. Dies erfolgt zum einen durch Carsharing-Angebote und zum anderen durch die Bereitstellung von Stellplätzen für Privatfahrzeuge. Park and Ride (P+R) Plätze bestehen in der Regel an den Haltepunkten des Eisenbahnverkehrs sowie vereinzelt des Straßenbahn- und Busverkehrs, sofern dies gewollt ist und Flächen zur Verfügung stehen. Es ist vorgesehen, P+R-Plätze insbesondere in der Region anzulegen und sie in zentralen, dicht bebauten beziehungsweise städtischen Lagen zu vermeiden, siehe hierzu auch *Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Karlsruhe 2012*⁹.

Die Nutzung des P+R-Angebots ist in der Regel kostenlos, wobei an den größeren Bahnhöfen, beispielsweise Karlsruhe Hbf, Bruchsal und Baden-Baden auch Kosten anfallen können. Stellenweise werden Kombitickets angeboten, beispielsweise kann am P+R-Parkplatz Oos (Bhf Baden-Baden) der Parkschein als Fahrschein in die Innenstadt genutzt werden.

3.5.2 Bike and Ride

Eine stärkere Verknüpfung der Verkehrsmittel im Umweltverbund wird zum einen durch die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern im ÖPNV ermöglicht und zum anderen durch den Aufbau von Bike and Ride (B+R) Anlagen durch die Kommunen. Durch diese Maßnahme kann der ÖPNV-Kunde schneller zu Haltestellen beziehungsweise zu Zielen gelangen und somit den ÖPNV als alternatives Verkehrsmittel für seinen Weg nutzen, siehe hierzu auch weitere intermodale Angebote in Kapitel 3.4.2.

⁹ Verfügbar unter: <https://www.karlsruhe.de/mobilitaet-stadtbild/mobilitaet/verkehrsplanungen-und-konzepte/verkehrsentwicklungsplan-karlsruhe-vep>

Grundsätzlich wird angestrebt, an Schienenhaltepunkten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zur Verfügung zu stellen. An Verknüpfungspunkten des ÖPNV werden neben den üblichen Abstellanlagen teilweise auch höherwertige Abstellanlagen, wie zum Beispiel Fahrradboxen und geschützte Radabstellanlagen, angeboten. Fahrradboxen und Stellplätze in Fahrradparkhäusern können üblicherweise gegen ein Entgelt auch längerfristig angemietet werden. Seitens des Landes Baden-Württemberg wurde zur Bedarfsermittlung sowie den anzustreben beziehungsweise benötigten Qualitätsstandards ein Leitfaden¹⁰ herausgegeben, der den Kommunen als Grundlage für die Planung dienen kann.

Hochwertige, geschützte Radabstellanlagen befinden sich zum Zeitpunkt der Erstellung des Nahverkehrsplans an folgenden Standorten:

Stadt Karlsruhe

- Hauptbahnhof: Fahrradparkhaus am Südeingang und überdachte Abstellmöglichkeiten am Eingang in der Poststraße (nicht beschränkt zugänglich)
- Albtalbahnhof: persönliche, abschließbare Fahrradboxen (mit Lademöglichkeiten für E-Bikes/Pedelecs)
- Bahnhof Karlsruhe-Durlach: persönliche, abschließbare Fahrradboxen (mit Lademöglichkeiten für E-Bikes/Pedelecs)

Darüber hinaus sind diverse Fahrradabstellanlagen auf dem Stadtgebiet vorhanden. Die Ausstattung sowie die Anzahl der Stellplätze können im Karlsruher Mobilitätsportal¹¹ online eingesehen werden.

Landkreis Karlsruhe

- Bruchsal Bahnhof: abschließbare Fahrradboxen
- Ettlingen Stadtbahnhof und Ettlingen-West: persönliche, abschließbare Fahrradboxen
- Graben-Neudorf Bahnhof: persönliche, abschließbare Fahrradboxen
- Heidsheim Haltepunkt: abschließbare Fahrradboxen
- Helmsheim Haltepunkt: abschließbare Fahrradboxen
- Spöck Richard-Hecht-Schule: persönliche, abschließbare Fahrradboxen
- Untergrombach Haltepunkt: abschließbare Fahrradboxen

Landkreis Rastatt

- Bietigheim Bahnhof: geschützte Radabstellanlage mit beschränktem Zugang
- Bühl Bahnhof: umzäunte Fahrradabstellanlagen mit beschränktem Zugang
- Rastatt Bahnhof: persönliche, abschließbare Fahrradboxen

¹⁰ Leitfaden Bike+Ride des Landes Baden-Württemberg, verfügbar unter: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/leitfaden-bike-ride/>

¹¹ <https://mobil.trk.de/portal.html>

Stadt Baden-Baden

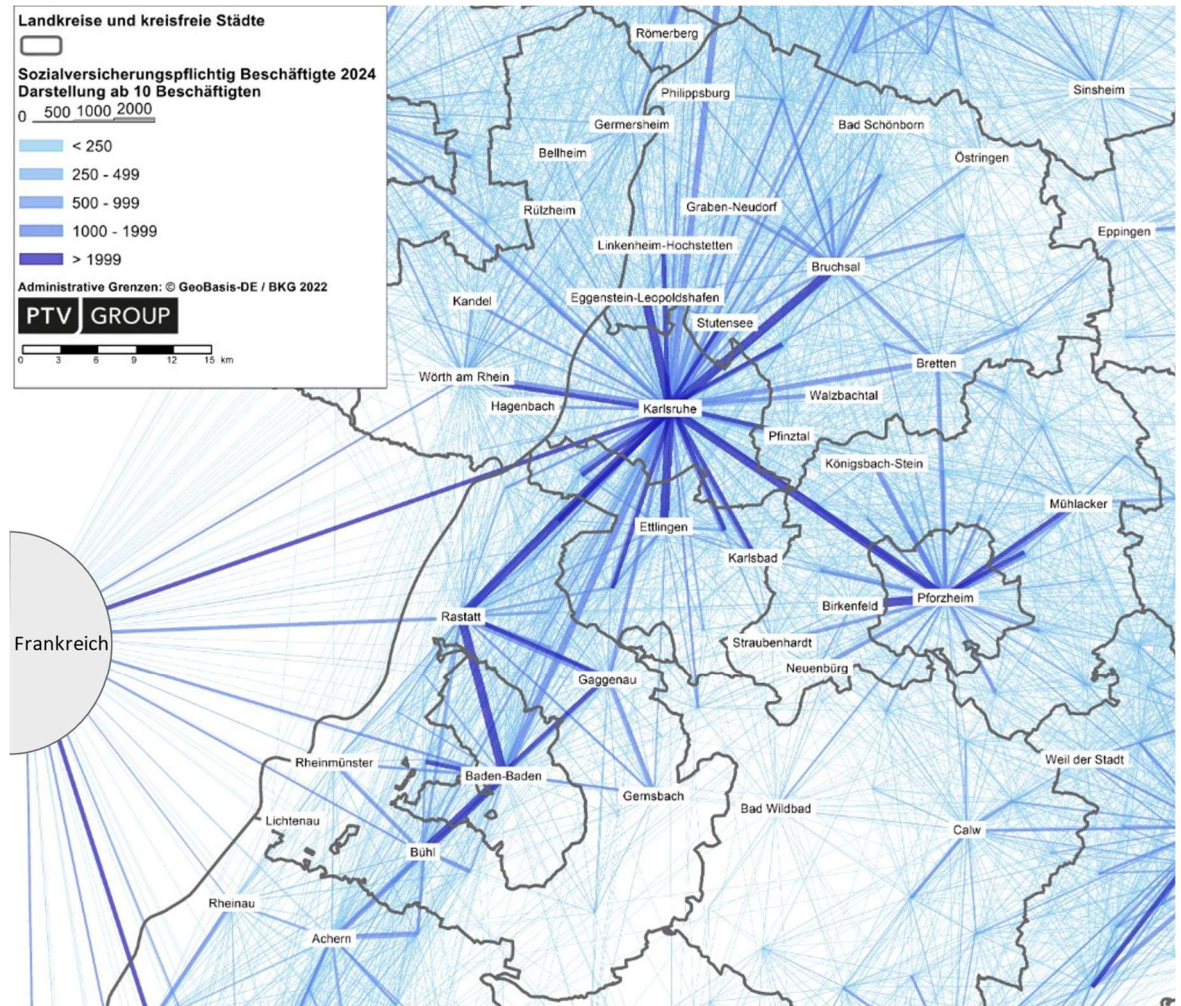
- Bahnhof Baden-Baden: persönliche, abschließbare Fahrradboxen (mit Lademöglichkeiten für E-Bikes/Pedelecs), umzäunte Fahrradabstellanlage mit beschränktem Zugang
- Bahnhof Rebland: persönliche, abschließbare Fahrradboxen

3.6 Verkehrsnachfrage

Die Verkehrsnachfrage spiegelt das Interesse und den Bedarf der Bevölkerung an der Nutzung von Verkehrsmitteln wider. Die Verkehrsnachfrage im ÖPNV gibt an, wie viele Personen zu welcher Zeit mit dem ÖPNV auf welchen Relationen fahren. Sie beeinflusst die Entwicklung der Verkehrsnetze und Verkehrsmittel, um den Bedürfnissen der Bevölkerung gerecht zu werden. Eine aktuelle, flächendeckende Datengrundlage zur Nachfrage im ÖPNV für das Gebiet des KVV steht zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Nahverkehrsplans zur Verfügung. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse werden in die weitere Verkehrsplanung einfließen. Für die ÖPNV-Planung ist insbesondere die Frage nach den größten Nachfragepotenzialen wichtig. Diese zeigen sich nicht in der aktuellen ÖPNV-Nachfrage, sondern im Gesamtverkehr.

3.6.1 Pendelnde

Die auf kommunaler Ebene erfassten Daten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort liefern verlässliche Hinweise auf die regelmäßig zurückgelegten Wege. In Abbildung 11 sind alle sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohn- und Arbeitsort im rechtsrheinischen KVV-Gebiet und den angrenzenden Kreisen einschließlich der Personen mit Wohnort in Frankreich dargestellt. Berücksichtigt sind die Ströme der Pendelnden zwischen den Kommunen ab zehn Personen. Insgesamt pendeln rund 195.000 Beschäftigte innerhalb des rechtsrheinischen KVV-Gebiets und rund 118.000 in das oder aus dem rechtsrheinischen KVV-Gebiet. Nicht enthalten sind in diesen Daten Pendelnde nach Frankreich.



Quelle: Daten der Bundesagentur für Arbeit, Stand 2024, Darstellung PTV

Abbildung 11: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im rechtsrheinischen KVV mit Wohn- und Arbeitsort

Bei der Betrachtung der Abbildung wird die Bedeutung der Stadt Karlsruhe als Oberzentrum für die Pendelnden deutlich: Zwischen der Stadt und ihrem direkten Umland, dem Landkreis Karlsruhe und den angrenzenden Kommunen, einschließlich der linksrheinischen Kommunen, werden viele regelmäßige Wege zurückgelegt. Die Anzahl der Ströme, die auf die Mittelzentren Bruchsal, Rastatt und Baden-Baden (Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen) ausgerichtet sind, zeigt deren übergeordnete Funktion und Bedeutung. Starke gebündelte Ströme bestehen überwiegend zwischen den zentralen Orten und folgen dabei den bestehenden Verkehrsachsen. So entsprechen beispielsweise die Verbindungen von Karlsruhe nach Bruchsal, Pforzheim und Rastatt den Schienenwegen. Entsprechend den Erkenntnissen aus der Betrachtung der Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur in Kapitel 3.1 weist die Region Kraichgau vergleichsweise weniger Verflechtungen von Pendelnden auf. Besonders deutlich wird dieser Zusammenhang im dünn besiedelten Schwarzwald, wo nur wenige Pendelnde zu identifizieren sind.

3.6.2 ÖPNV-Nachfrage

Der Modal-Split beschreibt die prozentuale Verteilung der genutzten Verkehrsmittel innerhalb einer Region oder einer Bevölkerungsgruppe und gibt Auskunft darüber, wie sich die Menschen fortbewegen und welchen Anteil die einzelnen Verkehrsmittel am Gesamtverkehrsaufkommen haben. Insbesondere für den ÖPNV ist der Modal-Split von großer Bedeutung, da er Aufschluss über die Attraktivität und Effizienz dieses Verkehrsmittels gibt. Ein hoher Anteil der ÖPNV-Nutzung deutet auf ein gut ausgebautes, zuverlässiges und komfortables ÖPNV-System hin. Dieser Wert kann durch weitere Rahmenbedingungen, wie zum Beispiel eine gute Infrastruktur für den Radverkehr oder den motorisierten Individualverkehr, beeinflusst werden.

Spezifische Modal-Split-Werte sind selten für lokale Gebiet verfügbar. Das Land Baden-Württemberg hat mit dem ÖPNV-Report¹² unter anderem den Zusammenhang zwischen bestehendem ÖPNV-Angebot und Nachfrage je Kommune und Verbund untersuchen lassen. In diesen Studien wird für die Städte und Landkreise im KVV-Gebiet ein Modal-Split-Anteil nach Wegen für den ÖPNV zwischen 8 % und 15 % angegeben. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Nahverkehrsplans wurden detaillierte Daten zur Verkehrsmittelnutzung erhoben, zum Beispiel für die Stadt Karlsruhe und den Landkreis Karlsruhe im Rahmen der Erhebung *Mobilität in Städten (SrV 2023)*¹³.

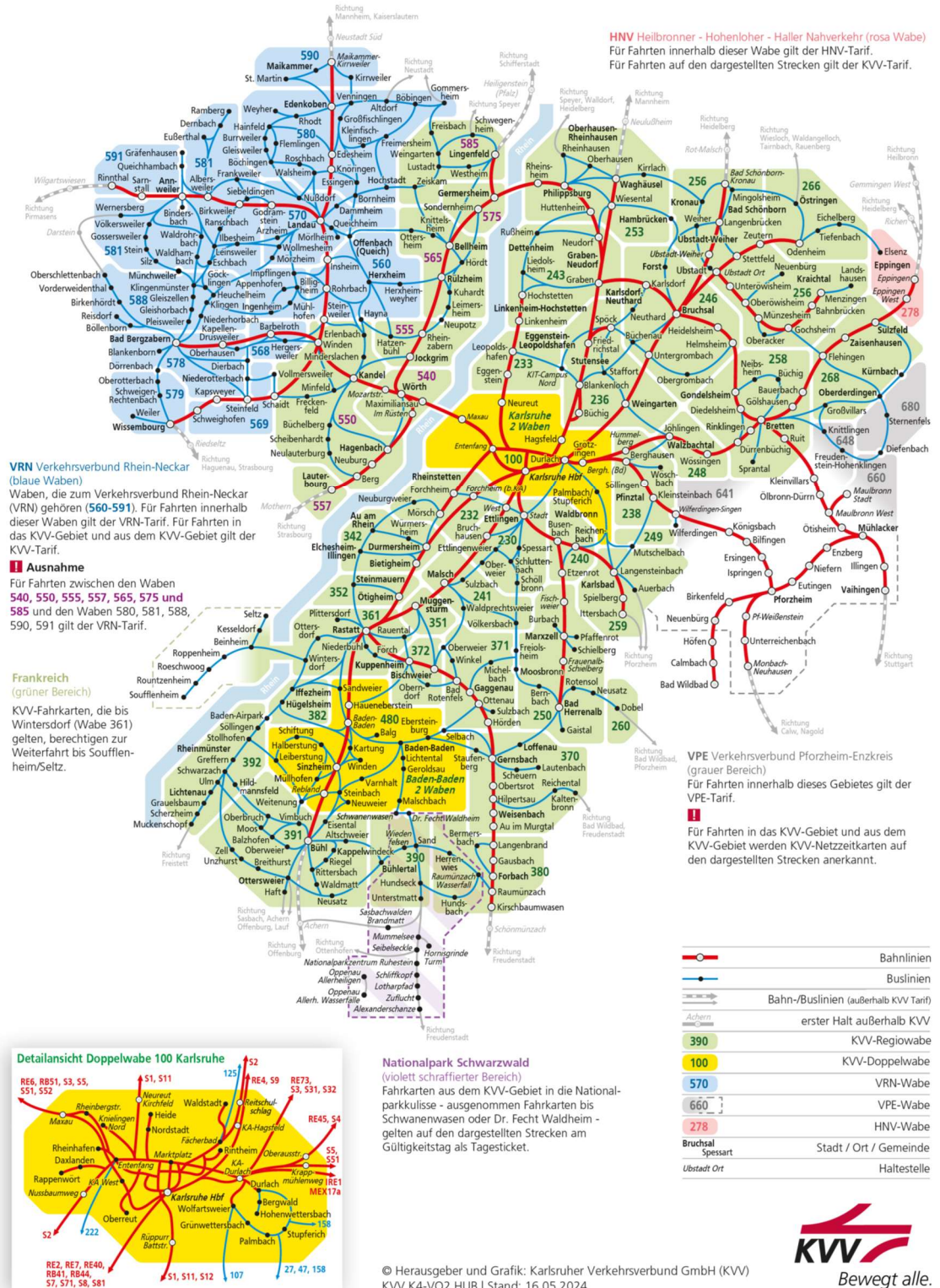
3.7 Tarifstruktur

Für die Busse und Bahnen in den Städten Karlsruhe, Baden-Baden und Landau sowie für die Landkreise Karlsruhe, Rastatt, Germersheim und Südliche Weinstraße gilt ein Gemeinschaftstarif. Mit einer Fahrkarte können alle öffentlichen Nahverkehrsmittel genutzt werden. Der Fahrpreis berechnet sich nach der Anzahl der durchfahrenen Tarifwaben, in die das Streckennetz (Tarifgebiet) eingeteilt ist. Als Grundlage zur Berechnung dient der Tarifwabenplan (siehe Abbildung 12). Darin sind auch die zum Zeitpunkt der Erstellung des Nahverkehrsplans geltenden Übergangsbereiche und Sonderregelungen zu den Nachbarverbänden, nach Frankreich und zum Nationalpark Schwarzwald definiert. Für die Städte Karlsruhe und Baden-Baden bestehen Doppelwaben.

¹² ÖPNV-Report Baden-Württemberg, im Auftrag des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg, Juli 2021, erarbeitet von civity Management Consultants

¹³ Die Erhebung "Mobilität in Städten", 1972 als "System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)" gegründet, wird regelmäßig durch die Technische Universität Dresden durchgeführt.

Wabenplan



Quelle: Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV), Stand: 01.08.2024

Abbildung 12: Wabenplan für das Verbundgebiet des KVV

Im Mai 2023 wurde durch die Bundesregierung das D-Ticket eingeführt, so auch im KVV. Das Abonnement gilt – anders als bisherige Verbundtickets – deutschlandweit in allen Verkehrsmitteln im Nahverkehr. Ausgenommen sind Fahrten im Fernverkehr (lokale Ausnahmen möglich). Das D-Ticket ist insbesondere für bisherige Jahreskartenbesitzer attraktiv sowie für Pendelnde, die Verbundgrenzen überschreiten, zum Beispiel zu *SAP* nach Walldorf oder nach Stuttgart. Es ist monatlich kündbar, personalisiert und nicht übertragbar. Darüber hinaus werden im KVV Sonderformen angeboten, dazu zählen das D-Ticket JugendBW für Kinder, Jugendliche, Schülerinnen und Schüler, Studierende und Auszubildende sowie das D-Ticket Job, das von Arbeitgebenden bezuschusst werden kann.

4 Anforderungsprofil – Angebotsstandards

Mit der Festlegung des Anforderungsprofils als Basis für den Nahverkehrsplan und der damit verbundenen Definition eines Zielzustandes für den ÖPNV wird die Grundlage zur Analyse von Schwachstellen und zur Definition von Maßnahmen geschaffen. Im Anforderungsprofil werden verkehrliche Ziele und Angaben zur angestrebten ÖPNV-Qualität definiert. Dieser Katalog stellt einen verbindlichen Rahmen für die künftige Ausgestaltung des ÖPNV dar.

Die Ermittlung der Schwachstellen erfolgt anhand von quantitativen Messgrößen, wie zum Beispiel die Bedienungshäufigkeit anhand von Fahrtzahlen auf definierten Relationen oder Strecken, sowie die Schnelligkeit anhand von Beförderungszeiten. Qualitätsstandards wie Barrierefreiheit, Haltestellenausstattung oder Fahrzeugausstattung, Sauberkeit, Sicherheit, Anforderungen an das Personal und den Betrieb lassen sich vorwiegend qualitativ beschreiben. Hier werden Standards definiert, die als Ziel für die weitere Entwicklung des ÖPNV dienen sollen. Die Einhaltung beziehungsweise Umsetzung der aufgeführten Standards erfolgt vorbehaltlich der Finanzierung durch den jeweiligen Aufgabenträger beziehungsweise der zuständigen Stelle.

4.1 Verkehrszeiten

Entsprechend der tageszeitlich unterschiedlichen ÖPNV-Nachfrage und dem darauf ausgerichteten Angebot werden folgende Verkehrszeiten unterschieden:

- Hauptverkehrszeiten (HVZ): montags bis freitags 06:00 bis 08:00 Uhr und 15:00 bis 18:00 Uhr
- Nebenverkehrszeiten (NVZ): montags bis freitags 08:00 bis 15:00 Uhr und 18:00 bis 19:00 Uhr sowie samstags während der regelmäßigen Geschäftszeiten
- Schwachverkehrszeiten (SVZ): montags bis freitags vor 06:00 Uhr und nach 19:00 Uhr, samstags vor dem regelmäßigen Geschäftsbeginn und nach dem regelmäßigen Geschäftsschluss sowie sonn- und feiertags den ganzen Tag über

In Regionen, in denen es verkehrlich sinnvoll und zielführend ist, wird die NVZ bis 20:00 Uhr ausgedehnt. Dies betrifft insbesondere die Stadtverkehre wie zum Beispiel in Karlsruhe. Auch wird stellenweise das Angebot in der morgendlichen HVZ über 08:00 Uhr hinaus angeboten.

Linien, die entsprechend den Verbindungs- und Bedienungsstandards in Kapitel 4.2 Anschlüsse gewähren, wechseln mit der für den Anschluss maßgeblichen Linie in die jeweils andere Verkehrszeit, ohne dass dies besonders in den Liniensteckbriefen erwähnt wird.

Die Definition der Verkehrszeiten dient als Grundlage zur Festschreibung des Mindeststandards zur Bedienungshäufigkeit in Kapitel 4.2.4 und in den Liniensteckbriefen in Kapitel 10.3 im Anhang.

4.2 Verbindungs- und Bedienungsstandards

Auf der Basis der bestehenden Strukturen und Mobilitätsbedürfnisse werden die Mindestanforderungen insbesondere im Bereich der Bedienungs- und Verbindungsqualität differenziert nach Räumen und Verkehrszeiten und insbesondere in Abhängigkeit von der Raumstruktur und der Gesamtverkehrsstärke festgelegt. Dabei gilt, dass Qualitätskriterien operational und damit überprüfbar sein müssen.

4.2.1 Erschließung

Zur Gewährleistung der Erschließung werden Richtwerte für Einzugsradien der Haltestellen definiert. Alle Siedlungen mit mehr als 200 Einwohnerinnen und Einwohnern sollen durch Haltestellen erschlossen werden. Dabei sollen mindestens 80 % der Siedlungsflächen durch die Einzugsbereiche der Haltestellen abgedeckt werden. In folgender Tabelle werden die Radien der Haltestellen-Einzugsbereiche für die einzelnen Verkehrssysteme definiert:

Verkehrssystem	Raum	Radius Einzugsbereich in Meter
Regionalbahn	alle	1.000
Stadtbahn/Straßenbahn	Oberzentrum	400
	Mittelzentrum	600
	Übrige Orte	1.000
Bus	Oberzentrum und Kernstadt in Baden-Baden	300
	Außenbereich in Baden-Baden	400
	Mittelzentrum	400
	Übrige Orte	600

Tabelle 3: Einzugsbereiche von Haltestellen in Abhängigkeit vom Verkehrssystem

In der Stadt Baden-Baden wird der zentrale, innerstädtische Bereich als Kernstadt festgelegt. Die Stadtteile Weststadt und Oos in Baden-Baden werden dem Außenbereich zugerechnet.

Die Festlegung dieser Werte geschieht zunächst unabhängig von der Häufigkeit eines Verkehrsangebots an den jeweiligen Haltestellen. Maßgeblich sind die Haltestellen, die an schulfreien Werktagen (Montag bis Freitag) bedient werden.

4.2.2 Zeitliche Erreichbarkeit wichtiger Ziele

Hinsichtlich der Erreichbarkeit werden maximale Beförderungszeiten (Fahrzeit zwischen Quell- und Zielhaltestelle einschließlich der Zeit für gegebenenfalls notwendige Umsteigevorgänge) definiert, innerhalb derer die Fahrgäste, von ihrem Wohnort aus, das nächstgelegene Ober- oder Mittelzentrum mit dem ÖPNV erreichen können sollen. Dies dient sowohl der Erreichbarkeit von Versorgungs-, Kultur-, Freizeit- und Gesundheitseinrichtungen als auch der Verknüpfung mit anderen ÖPNV-Verbindungen und dem SPNV an den Bahnhöfen. Es werden folgende Vorgaben festgelegt:

Relation	Maximale Beförderungszeit in Minuten
Teilort – Oberzentrum	50 Minuten (entspricht einschließlich Zu-/Abgangszeit etwa 60 Minuten Reisezeit)
Teilort – zugehöriges Mittelzentrum	35 Minuten (entspricht einschließlich Zu-/Abgangszeit etwa 45 Minuten Reisezeit)

Maßgebend ist die jeweils schnellste Verbindung in der Zeit zwischen 06:00 und 08:00 Uhr an schulfreien Werktagen (Montag bis Freitag)

Begründete Ausnahmen sind zulässig (beispielsweise bei flexibler Bedienung, bei sehr weiten Entfernungen und topographischen Einschränkungen)

Tabelle 4: Definition der maximalen Beförderungszeit

4.2.3 Umsteigehäufigkeit zu wichtigen Zielen

Jede wichtige Fahrtbeziehung sollte so direkt wie möglich erfolgen. Umsteigevorgänge können jedoch erforderlich werden, wenn ein Wechsel zwischen Verkehrssystemen nötig ist. Dies ist zum Beispiel immer dann der Fall, wenn Zubringerlinien zu Hauptlinien bestehen. Daher wird festgelegt:

Relation	Maximale Umsteigehäufigkeit
Teilort – Oberzentrum	Maximal ein Umsteigevorgang
Teilort – zugehöriges Mittelzentrum	Maximal ein Umsteigevorgang

Maßgebend ist die jeweils schnellste Verbindung in der Zeit zwischen 06:00 und 08:00 Uhr an schulfreien Werktagen (Montag bis Freitag)

Begründete Ausnahmen sind zulässig (beispielsweise bei flexibler Bedienung, bei sehr weiten Entfernungen und topographischen Einschränkungen)

Tabelle 5: Definition der maximalen Umsteigehäufigkeit

4.2.4 Bedienungshäufigkeit

Bei der Gestaltung des ÖPNV-Angebotes stehen folgende Funktionen im Vordergrund:

- Direkte Verbindung aller Teilorte mit dem Hauptort
- Direkte Verbindung aller Hauptorte zum Mittelzentrum
- Direkte Schienenverbindung der Mittelzentren zum Oberzentrum
- Anbindung Teilorte an Mittelzentren auch über Anschlussverbindungen Bus–Schiene
- Integrierter Schulverkehr, gegebenenfalls durch Verdichtung außerhalb des Taktfahrplans. Als Standard wird die Ankunft an relevanten Schulen 5–45 Minuten vor Schulbeginn zu zwei Schulstunden am Morgen (in der Regel 1./2. Stunde) und die Abfahrt 5–30 Minuten nach Schulende von drei Schulstunden zur (Nach-)Mittagszeit (in der Regel 6./8./10. Stunde) zu Grunde gelegt. Für einen Wohnstandort im Sinne von Kapitel 4.2.1 relevant ist in der Regel die nächstliegende Schule in öffentlicher Trägerschaft einer Schulgattung. Ist eine weitere Schule aufgrund der Anzahl an Schülerinnen und Schüler von diesem Wohnstandort aus als relevant anzusehen, kann auch hier der Bedienstandard zugrunde gelegt werden.

In Abhängigkeit von der Bevölkerungszahl, soll ein Mindestfahrtenangebot in Lastrichtung zwischen den Teilorten und den zugehörigen Mittelzentren an einem schulfreien Werktag (Montag bis Freitag) angeboten werden. Die ÖPNV-Linien sollen montags bis freitags mindestens in der Zeit von 06:00 bis 19:00 Uhr (HVZ und NVZ) verkehren. Grundsätzlich wird während dieser Zeiten ein vertaktetes Angebot mit mindestens einem 60-Minuten-Takt angestrebt. Im Oberzentrum Karlsruhe sollen die Straßen- und Stadtbahnen mindestens von 06:00 bis 24:00 Uhr, die Busse von 06:00 bis 19:00 Uhr verkehren. Bei ausreichendem Bedarf wird grundsätzlich auch eine Bedienung in den Schwachverkehrszeiten (SVZ) angestrebt. Das Angebot in der SVZ kann, wenn verkehrlich sinnvoll, als Bedarfsverkehr, beispielsweise auch als On-Demand-Verkehr erbracht werden.

Zu den Schulbeginn- und -endzeiten kann nachfrageabhängig von den Taktzeiten abgewichen werden, wenn der Fahrplan dadurch verdichtet wird oder sich die Fahrten am Bedarf, zum Beispiel den Schulfahrplänen, orientieren. Ebenso rechtfertigen nicht vertaktete Anschlüsse nach 4.2.5 Abweichungen vom Takt.

Das im KVV bestehende ÖPNV-Angebot wird durch die in den Liniensteckbriefen enthaltenen Linien und Angebote in Kapitel 10.3 im Anhang beschrieben. Die hierin beschriebenen Linienwege, Takte, Fahrtenanzahlen, Umsteigebeziehungen und Fahrtenlagen sind neben den Mindeststandards die Basis für das Fahrplanangebot.

Das Fahrtenangebot zur Beförderung der Schülerinnen und Schüler soll unter Einhaltung der jeweiligen Satzungen zur Schülerbeförderung soweit möglich durch den getakteten Linienverkehr erbracht werden. Aufgrund der differenzierten Ausrichtungen und Anforderungen sind in der Regel unter Abstimmung mit den Aufgabenträgern und Schulen zusätzliche geeignete Fahrtenangebote zur Beförderung der Schülerinnen und Schüler erforderlich.

4.2.5 Verknüpfungspunkte

Im rechtsrheinischen KVV-Gebiet existiert eine Vielzahl an Verknüpfungspunkten, an denen ein Umstieg zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln möglich ist (siehe hierzu auch Kapitel 3.5). Bei fahrplangebundenen Angeboten soll ein abgestimmter Umstieg, insbesondere zwischen SPNV-Verbindungen beziehungsweise Straßenbahn und Bus oder auch zwischen Buslinien gewährleistet werden. Dies ist insbesondere dann notwendig, wenn eine geringe Taktichte zu langen Wartezeiten führen kann. Hierbei sind Relationen nach den Vorgaben zur Umsteigehäufigkeit in Kapitel 4.2.3 und den Mindeststandards zur Bedienungshäufigkeit in Kapitel 4.2.4 sowie weitere nachfragestarke Relationen zu priorisieren, symmetrisch auszugestalten und durch ausreichende Wende- und Pufferzeiten fahrplantechnisch zu sichern (zur Wartezeit siehe auch Kapitel 5.3). Diese *Systemanschlüsse* werden im Unterschied zu nicht gesicherten zufälligen Berührungen mehrerer Linien in den Liniensteckbriefen in Kapitel 10.3 verbindlich ausgewiesen. Hierbei ist eine Umsteigezeit von mindestens vier Minuten und maximal zehn Minuten vorzusehen, sofern nicht weitere Systemanschlüsse ein Abweichen zwingend erfordern.

5 Anforderungsprofil – Qualitätsstandards

Die in diesem Kapitel beschriebenen Anforderungen gelten für zukünftige Verträge. In älteren, laufenden Verträgen sind diese zum Teil noch nicht berücksichtigt. Die Einhaltung beziehungsweise Umsetzung der aufgeführten Standards erfolgt vorbehaltlich der Finanzierung durch den jeweiligen Aufgabenträger beziehungsweise der zuständigen Stelle.

5.1 Mindeststandards Haltestellen

5.1.1 Haltestellenausstattung

Haltestellen sind neben den Fahrzeugen die Visitenkarten des ÖPNV, an denen Nutzerinnen und Nutzer und potenzielle Kundinnen und Kunden die Angebotsqualität messen. Der Zugang zum ÖPNV muss deshalb möglichst einfach und attraktiv sein.

Haltestellen sollen barrierefrei, gut erreichbar, sicher und sauber sein, einen angenehmen Aufenthalt bieten und die Verknüpfungsfunktion für die verschiedenen Verkehrssysteme erfüllen. Wichtig ist eine gute Lage zum Siedlungsschwerpunkt, eine zweckmäßige und barrierefreie Ausstattung und ein ansprechendes Umfeld. Haltestellen sind so zu gestalten, dass der Betrieb reibungslos abgewickelt werden kann und der Zeitbedarf zur Ein- und Ausfahrt sowie zum Fahrgastwechsel möglichst gering ist.

Auf Grundlage dieser Forderungen wurden die Haltestellen und Verknüpfungspunkte im KVV klassifiziert (unabhängig von der Kategorisierung für den barrierefreien Ausbau). Entsprechend den unterschiedlichen Verkehrssystemen wurden die Ausstattungsmerkmale gemäß Tabelle 6 differenziert. Bei Verknüpfungspunkten sind die Haltestellen als Gesamtsystem zu betrachten, das in der höchsten Kategorie auszustatten ist.

- Bei SPNV-Bahnhöfen werden zwei Standards definiert, die sich insbesondere nach dem Bedienungsangebot richten. Regionalbahn-Halte sollen dabei als Grundausrüstung einen Standard erhalten, der den Aspekten Aufenthalt, Information, Sauberkeit und Sicherheit Rechnung trägt. Bei Regionalexpress-Halten wird dieser Standard aufgrund des erhöhten Bedienungsangebots erweitert.
- Bei Stadtbahnhaltepunkten wird der KVV-Ausstattungsstandard gemäß Tabelle 6 zugrunde gelegt, der bei neuen Stadtbahnstrecken angewandt wird und bei den älteren Haltepunkten sukzessive im Rahmen von Modernisierungsmaßnahmen umgesetzt wird.
- Bei den Straßenbahn-Haltestellen findet hinsichtlich der Fahrgastinformationen der einheitliche Haltestellenstandard des KVV Anwendung gemäß Tabelle 6. Die Gestaltung der Bahnsteig-Anlagen und der Möblierung erfolgt in Abstimmung mit dem jeweiligen Aufgabenträger.
- Für Bushaltestellen werden drei Kategorien gebildet. Neben den Ein- und Ausstiegshaltestellen, für die eine Grundausrüstung gelten soll, werden die Standards bei wesentlichen Verknüpfungspunkten um weitere Einrichtungen ergänzt. Darüber hinaus ist für den schwach frequentierten Bereich ein Standard mit minimaler Ausstattung zu gewährleisten, bei dem Anforderungen der Aufenthaltsfunktion vernachlässigt werden können.

- Bei allen Kategorien ist die jeweilige Ausstattung den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Somit sind einzelne Ausstattungsmerkmale im Einzelfall zu prüfen.

Grundsätzlich müssen beim (Aus-)Bau von Haltestellen die unterschiedlichen Zuständigkeiten berücksichtigt werden. Im Bereich des straßengebundenen ÖPNV sind dies die Straßenbaulastträger, die in der Regel die Kommunen sind. Lediglich für die Einrichtung der Haltestellen-Kennzeichen und deren Befestigung sowie die Beschaffung und Anbringung von Fahrplankästen im Busbereich sind gemäß BOKraft die Verkehrsunternehmen zuständig. Planung und (Aus-)Bau sollte in jedem Fall in enger Abstimmung mit dem KVV erfolgen. Bei der Planung sind auch betriebliche Gründe wie zum Beispiel vorgegebene Aufenthaltszeiten zu berücksichtigen. Insbesondere bei der Verlegung von bestehenden Haltestellen an einen abweichenden Standort sowie bei Überlegungen zum Entfall von bisher bestehenden Haltestellenbuchten muss eine Abstimmung mit dem KVV erfolgen, um zusätzliche Betriebskosten für die Aufgabenträger zu vermeiden.

Im SPNV ist grundsätzlich das Land zuständig. Zur Gewährleistung von dauerhaft attraktiven, sauberen und sicheren Haltestellen ist eine regelmäßige Betreuung der baulichen Anlagen und des Umfelds durch den zuständigen Straßenbaulastträger beziehungsweise das Land und gegebenenfalls das zuständige Verkehrsunternehmen notwendig.

Neben den Merkmalen zur Ausstattung gemäß Tabelle 6 bestehen Standards aus dem Gestaltungshandbuch *regiomove*. Die *regiomove-Ports* haben einen hohen Standard, jedoch kann es auch andere Haltestellen mit guter Ausstattung für multimodale Angebote geben, die diesem Standard nicht genau entsprechen müssen. Der Wiedererkennungswert ist dennoch wichtig.

Merkmal	Regionalbahn		Straßen-/Stadtbahn			Bus		
	Regional-express-Halt	Regionalbahn-/S-Bahn-Halt	Haltestelle mit wesentlichen Verknüpfungen*	Haltestelle in der Region	Haltestelle in der Stadt	Haltestelle mit wesentlichen Verknüpfungen**	Haltestelle mit Aufenthaltsfunktion	Haltestelle ohne Aufenthaltsfunktion
Aufenthalt								
Mülleimer	+	+	+	+	+	+	+	
Sitzgelegenheit	+	+	+	+	+	+	+	
Witterungsgeschützte War-tegelegenheit	+	+	+	+	+	+	E	
Geschlossener Warteraum	+	E						
Informationen								
Haltestellenschild	+	+	+	+	+	+	+	+
Beschilderung der Haltestelle im Ort	+	+		E		E		

Merkmal	Regionalbahn		Straßen-/Stadtbahn			Bus		
	Regional- express- Halt	Regional- bahn-/ S-Bahn- Halt	Haltestelle mit we- sentlichen Verknüp- fungen*	Haltestelle in der Region	Haltestelle in der Stadt	Haltestelle mit we- sentlichen Verknüp- fungen**	Haltestelle mit Aufent- haltsfunk- tion	Haltestelle ohne Aufent- haltsfunk- tion
Wegweisung zu Bahnsteigen, Ausgang, etc.	+	+		E				
Statische Richtungsanzeige (bei Bedarf dynamisch)	+	+	+	+	+			
Dynamische Fahrgastinforma- tion (wo möglich Zwei-Sinne- Prinzip)	+	+	+	+	+	+	E	
Lautsprecheransagen	+	+	E					
Uhr	+	+	+			+		
Fahrpläne an-/abfahrender Züge und Busse	+	+	+	+	+	+	+	+
ÖPNV-Liniennetzplan	+	+	+	+	+	+	+	E
Tarifinformationen	+	+	+	+	+	+	+	
Umgebungsplan/ Ortsplan	+	+	+	E	E	E		
Informationen über Veran- staltungen/Touristik	+	+	E			E		
Sicherheit								
Beleuchtung	+	+	+	+	+	+	+	E
Barrierefreiheit								
Bahnsteig- und Bordstein- höhe [cm]	55/76	55/76	34+55	34/55	34 (+55 E)	18	18 E	18 E
Taktile Leitstreifen	+	+	+	+	+	+	+ E	+ E
Service								
Briefkasten	+	E	E			E		
Toiletten (behindertenge- recht)	+	E	E			E		
Wickelraum	E							

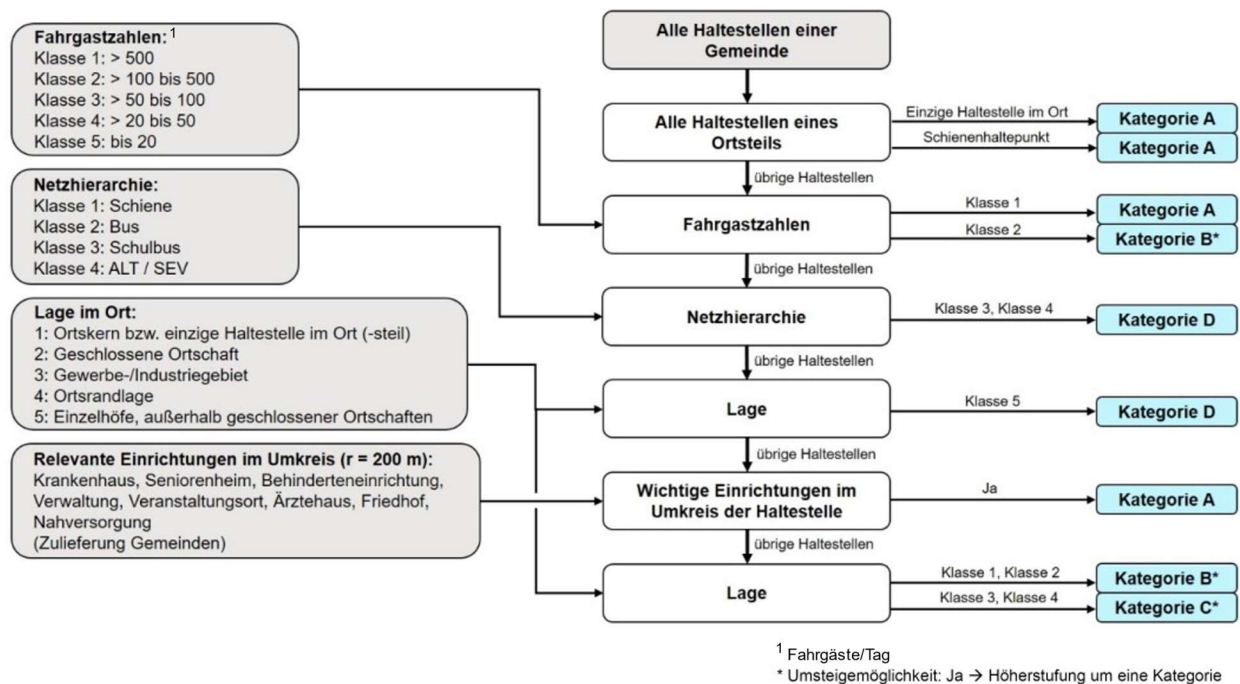
Merkmal	Regionalbahn		Straßen-/Stadtbahn			Bus		
	Regional- express- Halt	Regional- bahn-/ S-Bahn- Halt	Haltestelle mit we- sentlichen Verknüp- fungen*	Haltestelle in der Region	Haltestelle in der Stadt	Haltestelle mit we- sentlichen Verknüp- fungen**	Haltestelle mit Aufent- haltsfunk- tion	Haltestelle ohne Aufent- haltsfunk- tion
Gepäckschließfächer	+							
Fahrscheinverkauf								
Fahrscheinverkauf am Schal- ter	+	E						
Fahrausweisautomat	+	+	+	E	E	E	E	
Verknüpfung								
Abstellanlage Pkw (P+R)	+	+	E	E		E		
Abstellanlage Fahrräder (B+R)	+	+	E	+	E	E		
Abschließbare Fahrradboxen	E	E		E				
Versorgung								
Getränkeautomat/ Süßwaren	E							
Kiosk (eventuell mit Gast- stätte)	+		E					
	+ = Bestandteil des Standards, E = im Einzelfall zu prüfen, * = Verknüpfungen Bahn/Bahn und Bahn/Bus, ** = Verknüpfungen Bus/Bus							

Tabelle 6: Ausstattungsmerkmale Haltestellen

5.1.2 Barrierefreier Ausbau von Haltestellen

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die [...] genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.“ (§ 8 Abs. 3 PBefG)

Um dieser Anforderung des PBefG nachzukommen, wurden bereits im Nahverkehrsplan 2014 Rahmenbedingungen für einen barrierefreien Ausbau des ÖPNV festgelegt. Der Leitfaden des KVV¹⁴ beschreibt mögliche Ausprägungen der Barrierefreiheit von Haltestellen und Fahrzeugtypen sowie deren Zusammenspiel und gibt Empfehlungen für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen. Im Jahr 2021 wurde dies ergänzt durch eine Kategorisierung und Priorisierung des Ausbaus¹⁵. Hierfür wurden alle Bus- und BOStrab-Haltestellen nach Erfassung festgelegter Kriterien kategorisiert. Diese Kategorisierung erfolgte hinsichtlich Lage, Netzhierarchie, Frequentierung und Erschließungsfunktion. Die Vorgehensweise und die Kriterien werden in folgendem Schaubild beschrieben.



Quelle: Ergänzungsband des Nahverkehrsplans 2014, KVV 2021

Abbildung 13: Vorgehen zur Kategorisierung der Haltestellen im KVV

Auf Grundlage der Kategorisierung und der jeweiligen baulichen Situation wurde eine Priorisierung hinsichtlich des barrierefreien Ausbaus vorgenommen. Die Kategorisierung und Priorisierung wurde durch die zuständigen Aufgabenträger den zuständigen Kommunen beziehungsweise den zuständigen Straßenbaulastträgern zur weiteren Bearbeitung vorgelegt. Durch diese konnte zum einen noch einmal eine Prüfung der vorgenommenen Kategorisierungen vorgenommen werden und zum anderen darauffolgend der Priorisierungsvorschlag intern abgestimmt und gegebenenfalls aktualisiert werden. Für die Straßenbahnhaltestellen im Netz der VBK sind die VBK in Abstimmung mit der Stadt Karlsruhe beziehungsweise den jeweiligen Kommunen auf Basis öffentlich-rechtlicher Verträge zuständig.

Inzwischen wurden 37 neue Haltestellen in Betrieb genommen. Auch für sie wurde nun im Zuge der aktuellen Fortschreibung eine Kategorisierung und Priorisierung vorgenommen. Die aktualisierte Liste der Haltestellen ist in Anhang 10.2 dargestellt.

¹⁴ Leitfaden zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im KVV, 2017

¹⁵ Ergänzung des Nahverkehrsplans 2014, Karlsruher Verkehrsverbund, 2021

5.2 Mindeststandards Fahrzeuge

Für den Buslinienbetrieb und den On-Demand-Betrieb in den Städten und Landkreisen gelten die im Folgenden dargestellten Anforderungen. Präzisiert werden sie in den Vergabeunterlagen und Verkehrsverträgen der Linienbündel. Im Nahverkehrsplan wird lediglich der Rahmen der Qualitätsanforderungen im Sinne eines zu erreichenden Servicelevels definiert.

5.2.1 Aufgabenträgerübergreifende Fahrzeugstandards im ÖPNV

Die einzusetzenden Fahrzeugtypen werden vom KVV vorgegeben. Sie richten sich nach Fahrplanangebot und der zu erwartenden Nachfrage. In Sonderfällen können durch den Aufgabenträger oder den KVV Abweichungen genehmigt werden. Alle Fahrzeuge müssen über folgende Merkmale verfügen.

5.2.1.1 Fahrgastinformation Linienbus und Straßenbahn

Im Fahrzeuginnenraum sind folgende Ausstattungsmerkmale vorzusehen:

- Infomonitore, die bei wichtigen Umsteigepunkten die häufigsten Umsteigebeziehungen anzeigen und zusätzlich eine automatisierte Ansage (Zwei-Sinne-Prinzip), die die nächsten Haltestellen ansagt
- Bordmikrofon für Sonder- und Störfallinformationen
- Ein Liniennetzplan ist auszuhängen

Für die Außeninformation sind programmierbare, alphanumerische (bei Bedarf zweizeilige) Anzeigen vorzusehen:

- Fahrzeugfront: Fahrtzielanzeige, KVV-Liniennummer
- Einstiegsseite: Fahrtzielanzeige (inklusive Fahrweg), KVV-Liniennummer
- Heck: KVV-Liniennummer (Bahnen zusätzlich Fahrtziel)

5.2.1.2 Ausstattung Linienbus und Straßenbahn

- Alle Neufahrzeuge verfügen über eine Heizung und Klimaanlage (in den Bahnen: Fahrpersonal- und Fahrgastraumklimatisierung)
- Jedes Fahrzeug, ausgenommen Minibusse, verfügt über eine Mehrzweckfläche für Rollstühle, Kinderwagen oder Fahrräder (90 x 200 cm beziehungsweise entsprechend zwei Sitzreihen). Die Mehrzweckfläche im Minibus muss nur als Kinderwagen- und Rollstuhlplatz dimensioniert sein.
- Die Ausstattung mit WLAN und/oder Videoüberwachung kann vom Aufgabenträger vorgegeben werden.
- Die Kommunikation zwischen dem Fahrpersonal und der Leitstelle ist sicherzustellen.
- Für den Fahrscheinverkauf ist jeder Linienbus mit einem Fahrschein drucker ausgestattet oder mit einem Fahrscheinautomaten. Straßenbahnen sind entweder mit einem Fahrscheinautomaten ausgestattet oder alternativ gibt es an jeder Straßenbahnhaltestelle einen stationären Fahrscheinautomaten. Die Möglichkeit zum kontaktlosen Bezahlen kann vom Aufgabenträger vorgegeben werden.

- Die Fahrzeugflotte verfügt über eine Ausrüstung mit automatischen Fahrgastzählssystemen entsprechend den Regelungen zur Nutzung von automatischen Fahrgastzählssystemen des KVV und dem Anforderungskatalog AFZS des Landes Baden-Württemberg. Unter anderem für Echtzeitauslastungsprognosen wird ein Ausstattungsgrad der Fahrzeuge mit Fahrgastzählsensorik von 100 % angestrebt.
- Alle Busse sind mit ITCS beziehungsweise RBL ausgestattet.

5.2.1.3 Ergänzende Ausstattung Linienbus

- Das durchschnittliche Alter der Busse soll sechs Jahre, das maximale Alter soll 12 Jahre nicht übersteigen. Für die Regiobuslinien gelten stets die aktuell gültigen Regelungen des VM Baden-Württemberg.
- Fahrzeuge werden ausschließlich in Niederflurtechnik eingesetzt. An einer Tür ist eine Klapprampe vorzusehen.
- Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme verfügen die Busse mindestens über Euro 6-Norm oder ein nachhaltiges Antriebskonzept entsprechend des SaubFahrzeugBeschG.
- Bei Neuvergaben sind die Fahrzeuge entsprechend den Vorgaben aus dem SaubFahrzeugBeschG zu beschaffen. Überlandbusse (Kategorie M3, Klasse II) kommen grundsätzlich nicht zum Einsatz. Elektrisch angetriebene Busse dürfen nur mit Strom aus erneuerbaren Energien geladen werden. Dies gilt entsprechend für den Einsatz von Fahrzeugen mit anderen alternativen Antrieben.

5.2.1.4 Ergänzende Ausstattung Straßenbahn

- Das Alter der Straßenbahnen darf 40 Jahre nicht übersteigen (Ausnahmen bilden an die Vorgaben angepasste und umgebaute Fahrzeuge).
- Die Straßenbahnen müssen über eine Fußbodeneinstiegshöhe verfügen, mit der an Bahnsteigen mit einer Höhe von 34 cm über der Schienenoberkante barrierefrei ein- und ausgestiegen werden kann.¹⁶
- Alle Straßenbahnfahrzeuge sind mit ITCS und einem System zur Weichensteuerung und zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen (LSA) ausgestattet sowie über ein Funksystem mit der Leitstelle verbunden. Über das ITCS werden Fahrgastinformationen in Fahrzeugen und an Haltestellen (Ansagen, Dynamische Fahrgastinformation, ...), die Anschlusssicherheit gesteuert sowie Statistikdaten generiert.

5.2.2 Ergänzende Vorgaben Linienbusbetrieb in der Stadt Karlsruhe

- Fahrzeuge, die das *Bulacher Loch* befahren, sind von den Vorgaben für das maximale Alter ausgenommen, da es sich um Sonderbeschaffungen handelt.
- Alle Busse verfügen über Kneeling-Funktion und Rampen nach VDV-Standard.

¹⁶ Es ist vorgesehen, dass alle im Linienbetrieb von Mittelflurstadtbahnfahrzeugen (55 cm Fußbodeneinstiegshöhe) bedienten Bahnsteige zumindest im jeweiligen vorderen Bereich auf 55 cm ausgebaut werden (sogenannte "Kamelbuckel").

- Ein Rollstuhlplatz ist in jedem Bus vorzuhalten, bei Neufahrzeugen (Standardbus und Gelenkbus) sind zwei Rollstuhlplätze vorzusehen. Bei neuen Gelenkbussen ist im hinteren Teil zusätzlich ein Kinderwagenstellplatz einzurichten.
- Alle Busse sind mit ITCS und einem System zur Beeinflussung von LSA ausgestattet sowie über ein Funksystem mit der Leitstelle verbunden. Über das ITCS werden Fahrgastinformationen in Fahrzeugen und an Haltestellen (Ansagen, Dynamische Fahrgastinformation, ...), die Anschlusssicherheit gesteuert sowie Statistikdaten generiert.
- Neufahrzeuge sind ab einem mit der Stadt Karlsruhe abzustimmenden Zeitpunkt nur noch als lokal emissionsfreie Fahrzeuge zu beschaffen.

5.2.3 Ergänzende Vorgaben im Regionalbuslinienbetrieb

- In bestimmten, im Verkehrsvertrag geregelten Ausnahmefällen dürfen Fahrzeuge mehr als 12 Jahre alt sein und das durchschnittliche Flottenalter darf über sechs Jahren liegen.¹⁷ Für die Regiobuslinien gelten stets die aktuell gültigen Regelungen des VM Baden-Württemberg.
- Low-Entry-Busse mit Stufe im Heckbereich sind zulässig. Ausnahmen bilden Mini- und Midibusse, dort müssen mindestens zwei Sitze barrierefrei erreichbar sein.

5.2.4 Ergänzende Vorgaben Linienbusbetrieb in der Stadt Baden-Baden

- In genehmigten Ausnahmefällen dürfen Fahrzeuge mehr als 12 Jahre alt sein, das durchschnittliche Flottenalter liegt nicht über acht Jahren.
- Alle Busse verfügen über Kneeling-Funktion und Rampen nach VDV-Standard.
- Ein Rollstuhlplatz ist in jedem Bus vorzuhalten, bei Neufahrzeugen (Standardbus und Gelenkbus) sind zwei Rollstuhlplätze vorzusehen. Bei neuen Gelenkbussen ist im hinteren Teil zusätzlich ein Kinderwagenstellplatz einzurichten.
- Alle Fahrzeuge müssen über Einrichtungen zur LSA-Beeinflussung verfügen.

5.2.5 Ausstattung Fahrzeuge des On-Demand-Angebots MyShuttle

Es gelten folgende Vorgaben:

- Eingesetzt werden schwarz lackierte On-Demand-PKW mit entsprechender vom KVV vorgegebener Beklebung. Abweichungen in der Farbwahl der Fahrzeuge sind in Absprache mit dem KVV oder dem Aufgabenträger möglich.
- Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme verfügen die Fahrzeuge mindestens über Euro 6-Norm oder ein nachhaltiges Antriebskonzept entsprechend des SaubFahrzeugBeschG. Mindestens die Hälfte der On-Demand-PKW je Bedienegebiet sollen Elektrofahrzeuge sein.

¹⁷ Abweichend gilt für Busse des Stadtbus Bruchsal ein durchschnittliches Flottenalter von acht Jahren.

- Das durchschnittliche Alter der On-Demand-PKW darf sechs Jahre, das maximale Alter darf 12 Jahre nicht übersteigen. In bestimmten, im Verkehrsvertrag geregelten Ausnahmefällen darf von diesen Vorgaben abgewichen werden.
- Ein zusammengeklappter Rollstuhl oder Kinderwagen, Rollator und Gepäck muss befördert werden können. Für die Beförderung von Kindern gelten die Regelungen des § 21 (1a) StVO. Es ist eine Sitzerrhöhung im Fahrzeug mitzuführen.
- In jedem Linienbündel sollen ausreichend Fahrzeuge vorhanden sein, um auch im Rollstuhl sitzende Fahrgäste zu befördern; die Anzahl wird in den Verkehrsverträgen geregelt.
- Eine Klimaanlage und Heizung müssen vorhanden sein.
- Die Kommunikation mit der On-Demand-Plattform muss per Smartphone oder Tablet im Fahrzeug sichergestellt sein.

5.3 Mindeststandards Betriebsablauf

Im gesamten KVV gelten folgenden Mindestanforderungen.

Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformationen an Haltestellen und in und an Fahrzeugen müssen die jeweils aktuell gültigen Vorgaben des KVV erfüllen.

Echtzeitdateninformation

Der KVV betreibt eine Datendrehscheibe. Über diese werden Echtzeitdaten ausgetauscht und in die Auskunftssysteme eingespeist. Über das jeweilige Leitsystem (RBL, ITCS) ist die Datenlieferung und der Datenaustausch von Echtzeitdaten durch das Verkehrsunternehmen sicherzustellen.

Anschlusssicherung

Die in den Fahrplantabellen des Busverkehrs dargestellten Übergänge zwischen zwei Fahrten sind zu sichern. Dabei wartet das Fahrzeug, in das umgestiegen werden soll, auf bis zu 10 Minuten verspätete Bahnen und Busse, sofern dadurch keine weiteren Anschlüsse verloren gehen. Bei Verkehren in Aufgabenträgerschaft der Stadt Karlsruhe ist eine Anschlusssicherung tageszeit- und taktabhängig festzulegen.

Störungsmanagement

Bei Ausfall von Personal oder Fahrzeugen muss unverzüglich Ersatz sichergestellt werden.

Störungen und zur Behebung eingeleitete Maßnahmen sind umgehend in den Fahrgastinformationssystemen des KVV bereitzustellen.

Beschwerden, die vom KVV an die Verkehrsunternehmen zur Beantwortung weitergeleitet werden, sind innerhalb von 14 Tagen zu beantworten. Der KVV ist über die Beantwortung in Kenntnis zu setzen.

Fahrscheinkontrollen

In allen Bussen ist eine Möglichkeit zur digitalen Kontrolle von Fahrausweisen vorzusehen.

5.3.1 Ergänzende Vorgaben Betriebsablauf im ÖPNV der Stadt Karlsruhe

Fahrgastinformation

Über die Website des Verkehrsunternehmens wird über Betriebsänderungen, Betriebsstörungen und Veranstaltungsverkehre informiert, die Informationen sind umgehend in automatisierter Form (Schnittstelle) auch dem KVV zur Verfügung zu stellen.

Störfallinformation

Das Verkehrsunternehmen soll ein Störfallinformationssystem betreiben, das alle digitalen Informationskanäle versorgt: Website, Monitore in den Fahrzeugen, dynamisches Fahrgastinformationssystem an Haltestellen, gegebenenfalls Lautsprecher an Straßenbahnhaltstellen, elektronische Fahrplanauskunft des KVV, Social Media und so weiter.

Dynamische Fahrgastinformation

An allen Schienenhaltstellen wird über alle Abfahrten steiggenau per dynamischem Fahrgastinformationsanzeiger informiert (Abfahrtszeiten der nächsten Fahrten an den Haltestellen samt Echtzeit und gegebenenfalls Ausfälle und Störungen). Dies erfolgt ebenfalls an stark frequentierten Bushaltstellen beziehungsweise an Haltestellen mit Verknüpfungscharakter. An weitläufigen Haltestellen soll mittels Vorweganzeigern die Wegeleitung der Fahrgäste zu den entsprechenden Steigen erfolgen.

5.3.2 Ergänzende Vorgaben Betriebsablauf im ÖPNV der Stadt Baden-Baden

Dynamische Fahrgastinformation

An allen Schienenhaltstellen wird über alle Abfahrten steiggenau per dynamischem Fahrgastinformationsanzeiger informiert (Abfahrtszeiten der nächsten Fahrten an den Haltestellen samt Echtzeit und gegebenenfalls Ausfälle und Störungen). Dies erfolgt ebenfalls an stark frequentierten Bushaltstellen beziehungsweise an Haltestellen mit Verknüpfungscharakter. An weitläufigen Haltestellen soll mittels Vorweganzeigern die Wegeleitung der Fahrgäste zu den entsprechenden Steigen erfolgen.

5.3.3 On-Demand-Verkehr MyShuttle

Störungsmanagement

Bei Ausfall von Personal oder Fahrzeugen muss unverzüglich Ersatz sichergestellt werden.

Es ist durch eine geeignete Betriebsreserve sicherzustellen, dass während der Dispositionszeiten die geforderte Fahrzeuganzahl jederzeit vollständig einsatzbereit ist.

On-Demand-Disposition

Die Fahrtenkoordination wird durch die vom KVV bereitgestellte Dispositionssoftware automatisch durchgeführt. Die On-Demand-Dispositionszentrale ist für das Anlegen der Fahrpersonal-Schichten und das Einpflegen von telefonischen Buchungen in die Software sowie den Kundensupport zuständig.

5.4 Tarif, Vertrieb

Der Tarif und die Tarif- und Beförderungsbedingungen des KVV sind anzuwenden. Der Fahrscheinvertrieb erfolgt sowohl analog über Kundenzentren, Verkaufsstellen, Fahrscheinautomaten, Verkauf durch Fahrpersonal (Bus), als auch digital über Webseiten und Apps. In Bussen ist mindestens der Vertrieb aller Sorten von Einzelfahrscheinen und Tageskarten für Kinder und Erwachsene sowie Ergänzungskarten vorzusehen.

5.5 Marketing

Die Verkehrsunternehmen nehmen am Corporate Design des KVV teil. Die Gestaltungsrichtlinie des KVV, die Bestandteil der Verkehrsverträge ist, ist einzuhalten.

Die Gestaltung der Außenwerbeflächen der Fahrzeuge ist mit dem KVV abzustimmen. Die On-Demand-Fahrzeuge verfügen über keine Außenwerbeflächen.

5.6 Mindeststandards Personal

Das Fahrpersonal im Busverkehr ist zu Kundendienst und Tarif sowie zur Bedienung der Kommunikationseinrichtungen zu schulen. Weitere Schulungen betreffen Streckenkenntnisse sowie das korrekte Verhalten den Fahrgästen gegenüber, den Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen sowie eine energieeffiziente Fahrweise.

Zudem muss das Personal über ausreichende deutsche Sprachkenntnisse verfügen und alle Verkehrs- und Dienstvorschriften sowie Bekanntmachungen und Verfügungen des KVV und des Aufgabenträgers beachten.

Während des Dienstes hat das Personal entsprechend den vertraglichen Vereinbarungen Dienstkleidung zu tragen.

6 Anforderungen an Verkehrsinfrastruktur – Straße

Verkehrs- und Infrastrukturprojekte spielen bei der Entwicklung des ÖPNV eine zentrale Rolle, da sie die Grundlage für ein effizientes und attraktives Mobilitätsangebot bilden. Durch den Ausbau der Infrastruktur und die Modernisierung der Verkehrssysteme kann die Kapazität und Zuverlässigkeit des ÖPNV erhöht werden. Grundsätzlich ist die Sicherung von ÖPNV-geeigneten vorfahrtberechtigten Straßen für die weitere Entwicklung des straßengebundenen ÖPNV von entscheidender Bedeutung, da sie einen reibungslosen und effizienten Verkehrsfluss ermöglichen. In diesem Kapitel werden allgemeine Ansätze zur Verbesserung der Betriebsabläufe beschrieben. Dabei ist zu beachten, dass die Maßnahmen jeweils einer rechtlichen und fachlichen Einzelfallprüfung unter Berücksichtigung der gesetzlichen Regelungen der StVO, der Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO) sowie der technischen Regelwerke unterliegen; im Einzelfall kann das behördliche Ermessen durch gesetzliche Vorgaben oder individuelle Rechtsansprüche eingeschränkt oder vollständig aufgehoben sein.

6.1 Straßenausbau ÖPNV

Für den ÖPNV ist es von zentraler Bedeutung, dass leistungsfähige Trassen zur Verfügung stehen, um einerseits die Haltestellen zügig bedienen zu können und andererseits auf den innerörtlichen Straßen eine akzeptable Streckengeschwindigkeit zu erreichen. Dies erhöht die Qualität des ÖV-Angebots und kann gleichzeitig Kosten stabilisieren, wenn durch Ausnutzung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit der Umlaufwirkungsgrad der bestehenden Fahrzeugumläufe beibehalten werden kann. Zudem beeinflussen Fahrbahneinengungen, Kreisverkehre oder Rechts-vor-Links-Regelungen die Fahrdynamik im straßengebundenen ÖPNV, was sich negativ auf den Fahrkomfort auswirkt.

Verkehrsplanerische Maßnahmen aus Gründen der Verkehrssicherheit, der Stadtplanung und des Immissionsschutzes (insbesondere Lärmschutz) wie Geschwindigkeitsbeschränkungen, Kreisverkehre, Fahrbahneinengungen und Verschwenkungen oder Tempo-30-Zonen in Verbindung mit Rechts-vor-Links-Regelungen führen daher zu Interessenkonflikten mit dem ÖPNV.

Die zugrundeliegenden Rechtsnormen und Richtlinien erlauben explizit Spielraum für eine gesonderte Berücksichtigung der Interessen des ÖPNV. Entsprechend heißt es in den Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt 2006, Kapitel 5.3.2 ff): „Die Rechts-vor-Links-Regelung kommt für Knotenpunkte mit regelmäßigem Linienverkehr nur in Ausnahmefällen in Betracht, wenn die Beeinträchtigungen [...] gering oder vertretbar sind. [...] Einmündungen oder Kreuzungen mit vorfahrtregelnden Verkehrszeichen sind in der Regel geeignet, wenn auf einer Straße Linien des ÖPNV verkehren.“ Bekräftigt wird dies auch durch § 8 der Straßen-Verkehrs-Ordnung (StVO), in deren Verwaltungsvorschrift (VwV II.8) es heißt, dass „bei der Vorfahrtregelung [...] die Interessen der öffentlichen Verkehrsmittel besonders zu berücksichtigen“ sind. Deshalb „sollten diejenigen Kreuzungszufahrten Vorfahrt erhalten, in denen öffentliche Verkehrsmittel linienmäßig verkehren.“ Hier ist jeweils im Einzelfall eine Abwägung der Interessen des ÖPNV, der Verkehrssicherheit, der Umweltbelange und des Städtebaus durchzuführen.

Im Einzelfall wird daher vom KVV in Abstimmung mit den ÖPNV-Aufgabenträgern geprüft, inwieweit verkehrsberuhigende Maßnahmen für den Nahverkehr verträglich sind. Auf innerörtlichen Straßen mit regelmäßigem Linienbus-Betrieb nach § 42 PBefG sind ÖPNV-verträgliche Lösungen zu finden. In innerstädti-

schen Bereichen ist dabei auch zu prüfen, inwieweit der ÖPNV an Kreuzungen mit LSA durch LSA-beeinflussende Technik bevorrechtigt werden kann. Außerdem ist bei Straßen, die von Buslinien befahren werden, eine Mindestbreite von 6,5 m einzuhalten.

Darüber hinaus ist zu prüfen, wo zugunsten einer gesteigerten Fahrdynamik und verkürzten Fahrzeit der Linienbusse bereits eingerichtete verkehrsberuhigte Zonen aufgehoben werden können, wenn umlaufbedingt das Fahrplanangebot des ÖPNV wegen der verkehrsberuhigten Zone nicht zu halten ist.

6.2 Straßenbaumaßnahmen

Straßenbaumaßnahmen sind unumgänglich, um dauerhaft eine hohe Qualität der Straßenverkehrsinfrastruktur gewährleisten zu können. Sie sind häufig mit Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf und Streckensperrungen verbunden. Verkehren Buslinien über die von Straßenbaumaßnahmen betroffenen Straßenabschnitte, kann dies zu Einschränkungen im Busverkehr führen, da beispielsweise Haltestellen nicht mehr bedient werden können oder sich die Fahrzeit durch Umleitungen verlängert. Aus diesem Grund ist es bei der Planung von Straßenbaumaßnahmen unumgänglich, Verkehrsverbund und Verkehrsunternehmen frühzeitig in diese einzubinden.

Folgende Punkte sind bei der Planung von Straßenbaumaßnahmen zwingend zu berücksichtigen, um die Beeinträchtigungen im straßengebundenen ÖPNV so gering wie möglich zu halten:

- Ausreichenden zeitlichen Vorlauf gewährleisten beziehungsweise sicherstellen (Verkehrsverbund und Verkehrsunternehmen mindestens acht Wochen vorher in die Planungen einbeziehen)
- Ausreichende Dimensionierung des Straßenraumes für den ÖPNV sicherstellen, die Sicherheitsanforderungen haben sich in den vergangenen Jahren verschärft:
 - Mindestfahrbahnbreite von 6,5 m sicherstellen für einen Begegnungsverkehr Bus – Bus
 - Falls während der Baumaßnahme eine ausreichende Dimensionierung für einen Begegnungsverkehr Bus – Bus nicht möglich ist, muss der Streckenabschnitt für die Dauer der Baumaßnahme für den ÖPNV gesperrt werden oder der Verkehr muss so geregelt werden, dass Begegnungsverkehre beim Busverkehr im Bereich der Baustelle unterbunden werden
 - Einrichtung einer gegebenenfalls durch die Busse gezielt anzufordernden Signalisierung oder von Ausweichstellen, um einen Busverkehr in beide Fahrtrichtungen zu ermöglichen
- Notwendige Baustellensicherungsmaßnahmen prüfen: Ist eine Vollsperrung für den ÖPNV notwendig?
- Bei notwendigen Streckensperrungen:
 - Prüfung von möglichen Alternativrouten für den ÖPNV
 - Prüfung, ob Durchfahrbarkeit und damit Freigabe der gesperrten Strecke ausschließlich für den ÖPNV ermöglicht werden kann
- Von rechts-vor-links Regelungen auf ÖPNV-Strecken absehen
- Vorfahrtsberechtigung für den ÖPNV sicherstellen
- Frühzeitige Information der Fahrgäste über anstehende Baumaßnahme und damit einhergehende Beeinträchtigungen im ÖPNV (Fahrplanauskunftsmedien, schriftlich durch Aushänge, Pressemitteilungen, Flyer sowie durch Durchsagen in den Fahrzeugen)

Wird eine Umleitung von ÖPNV-Linien durch eine Baumaßnahme notwendig und können einzelne Haltestellen dadurch nicht mehr bedient werden, sollten – wo möglich – Ersatzhaltestellen eingerichtet werden. Außerdem ist bei Bedarf der Fahrplan entsprechend anzupassen und zu kommunizieren.

6.3 Tempo 30 auf Buslinienwegen

Das Thema Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit wird aufgrund dessen Beitrag zum Klima- und Lärmschutz sowie zur Luftreinhaltung von vielen Seiten gewünscht. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Kommunen kommt es vermehrt zur Einführung von Tempo-30-Streckenabschnitten auf Hauptverkehrsstraßen. Durch die Einführung von Tempo 30 können Fahrzeitverlängerungen für den Busverkehr entstehen. Die Änderungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit haben unterschiedliche Auswirkungen auf die Fahrzeitverlängerungen und müssen im konkreten lokalen Kontext betrachtet werden. In Folge einer allgemeinen Verlangsamung des Verkehrs kann angenommen werden, dass es durch den zusätzlichen Fahrzeitbedarf für den Linienverkehr zu Auswirkungen bei der Fahrplangestaltung, planmäßigen Anschlussverbindungen und beim Fahrzeug- und Personalbedarf kommt, sofern die entstandenen Fahrzeitverlängerungen nicht ausreichend durch flankierende Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden können. Bei der Implementierung von Tempo 30-Strecken konzentriert sich die Analyse der Betroffenheit des ÖPNV oft nur auf die Auswirkungen innerhalb der jeweiligen Kommune und darüber hinaus auch nur auf die jeweilige Einzelmaßnahme. Dies mag im Hinblick auf den Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg im Zusammenspiel mit der Bewertung der Maßnahmen zunächst akzeptabel erscheinen – es wird jedoch häufig übersehen, dass viele Buslinien interkommunale Fahrwege bedienen. Die Einführung weiterer Tempo 30-Maßnahmen in benachbarten Kommunen kann daher zu zusätzlichen signifikanten Zeitverlusten führen. Es ist daher essenziell, dass bei der Planung von Tempo 30-Maßnahmen stets die Gesamtauswirkungen entlang des Linienwegs betrachtet werden.

Durch längere Fahrzeiten können in vielen Fällen die bestehenden Fahrpläne nicht mehr eingehalten werden, da die Pufferzeiten dann nicht mehr ausreichend sind, um die zusätzliche Fahrzeit auszugleichen. Werden die Fahrpläne umgestellt und auf Tempo 30 angepasst, kann das dazu führen, dass in der Umlaufplanung zusätzliche Fahrzeuge benötigt werden, um den geforderten Takt einhalten zu können. Der Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen erfordert auch entsprechendes zusätzliches Fahrpersonal. Die Einführung von Tempo 30 birgt also das Risiko, die finanziellen Belastungen der ÖPNV-Aufgabenträger zu erhöhen. Als Alternative zu Mehrausgaben bleibt dem ÖPNV-Aufgabenträger häufig nur eine Reduzierung des Taktes, was jedoch den MIV und damit auch die Lärmemissionen fördert. Damit würde durch die Verschlechterung des ÖPNV-Angebotes das Ziel der Lärmaktionsplanung wieder nivelliert werden. Wird der Lärmschutz mit Kompensationsmaßnahmen wie einer konsequenten Bevorrechtigung an Ampeln oder dem Rückbau von Busbuchten kombiniert – letzteres auch im Sinne der Barrierefreiheit – kann er aber gleichzeitig eine Verbesserung für den ÖPNV darstellen.

Besteht zum Beispiel für einen heutigen Tempo-50-Abschnitt die Annahme, es könne durch die dortige Neueinführung von Tempo 30 auf einer Buslinie zu Fahrzeitverlängerungen und damit einhergehenden negative Auswirkungen kommen, müssen daher Maßnahmen zum Ausgleich der Beeinträchtigung geprüft werden. Ziel ist dabei, dass die Fahrplanstabilität und die Sicherung der Anschlüsse gewahrt werden. Außerdem kann bestenfalls ein Mehrbedarf bei Fahrzeugen und Fahrpersonal vermieden werden. Welche Maßnahmen in welchem Fall zum Einsatz kommen können, ist situationsabhängig zu entscheiden. Im Folgenden werden

mögliche Maßnahmen als Steckbriefe mit Ihren Vor- und Nachteilen beschrieben. Die Straßenbaulastträger werden angehalten, folgende Maßnahmen grundsätzlich und beispielsweise bei der Erstellung von Lärmaktionsplänen zu berücksichtigen.

6.3.1 Maßnahmen Zuständigkeit Straßenbulasträger

Tempo 40 oder Tempo 30 ausschließlich von 22:00 bis 06:00 Uhr

Die Lärmaktionsplanung sieht die Reduzierung des Straßenverkehrslärms vor. Ein Mittel, um die Grenzwerte der BIm-SchV einzuhalten, ist dabei die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h. Um die Beeinträchtigungen der Lärmaktionsplanung auf den Busbetrieb möglichst gering zu halten, besteht eine Möglichkeit darin, die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf den Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr) einzugrenzen, sofern eine Einhaltung der Lärmgrenzwerte trotzdem möglich ist. In manchen Fällen kann auch Tempo 40 als Kompromiss zwischen Tempo 30 und Tempo 50 eine Lösung darstellen.

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> • In den Nachtstunden (22:00 bis 06:00 Uhr) besteht aufgrund der geringen Fahrgastnachfrage und des geringen Straßenverkehrsaufkommens ausreichend Zeitpuffer • Keine Beeinträchtigungen des Busverkehrs während der HVZ • Schnell umsetzbare Maßnahme mit geringen Investitionskosten 	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung nur dann möglich, wenn die höheren Lärmgrenzwerte tagsüber oder auch mit Tempo 40 eingehalten werden.

Tabelle 7: Steckbrief Tempo 40 oder Tempo 30 ausschließlich von 22:00 bis 06:00 Uhr

Neuordnung von Knotenpunkten

Die Neuordnung beziehungsweise Umgestaltung von Knotenpunkten bietet die Möglichkeit, dass diese durch den Linienverkehr besser und zügiger überquert/befahren werden können. Hierdurch kann Fahrzeit eingespart werden. Die Neuordnung kann sowohl baulich als auch verkehrsrechtlich erfolgen, beispielsweise durch einen Kreisverkehr (wobei dieser ausreichend für den ÖPNV zu dimensionieren ist) anstelle einer Lichtsignalanlage oder durch die Änderung der Vorfahrtsregelung. Knotenpunkte mit einer bestehenden Bevorrechtigung für den ÖPNV sollten nicht neu geordnet werden.

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> • Beschleunigung des Busverkehrs durch die Verringerung dessen Wartezeiten am Knotenpunkt • Eine verkehrsrechtliche Neuordnung lässt sich schnell und kostengünstig umsetzen 	<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Investitionskosten bei baulicher Neuordnung • Großer Aufwand bei baulicher Neuordnung

Tabelle 8: Steckbrief Neuordnung von Knotenpunkten

LSA-Bevorrechtigung

Die Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen ermöglicht es diesem, Knotenpunkte zügiger überqueren zu können. Durch die Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen reduziert sich dessen Wartezeit, wodurch Fahrzeit eingespart werden kann. Die Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen kann nicht nur in städtischen Gebieten, sondern auch in ländlichen Räumen, als Möglichkeit der Beschleunigung des Busverkehrs betrachtet werden.

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> • Konsequente Beschleunigung des Busverkehrs an Knotenpunkten möglich • Attraktivität des ÖPNV gegenüber dem MIV steigt (Push und Pull Maßnahme) • Relativ kostengünstig umsetzbar 	<ul style="list-style-type: none"> • Kann mit einer Verlängerung der Wartezeiten des Fuß- und Radverkehrs einhergehen

Tabelle 9: Steckbrief LSA-Bevorrechtigung

Alternative Fahrwege + Zurücknehmen/Aufheben von rechts-vor-links Regelungen

Die Aufhebung der rechts-vor-links Regelung an Knotenpunkten bietet die Möglichkeit, Knotenpunkte vorfahrtsrechtlich zu regeln und damit den Busverkehr zu beschleunigen. Eine alternative Möglichkeit ist die Prüfung eines alternativen Fahrwegs, um rechts-vor-links geregelte Knotenpunkte im Linienverlauf zu umgehen.

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> • Vorfahrtsrechtliche Regelung kann mit dem Linienverlauf des Busverkehrs abgestimmt werden • Beschleunigung des Busverkehrs, da dieser nicht an jedem Knotenpunkt abbremsen muss 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorfahrtsrechtliche Regelung nur dann umsetzbar, wenn diese nicht im Konflikt mit der tatsächlichen Verkehrlichen Nutzung der Straße steht • Alternative Fahrwege können mit dem Verlust bestehender Haltestellen und einer verringerten Erschließungsfunktion verbunden sein

Tabelle 10: Steckbrief alternative Fahrwege und Zurücknehmen/Aufheben von rechts-vor-links Regelungen

Rückbau von Busbuchten/Umbau zu Haltestellen(kaps) am Fahrbahnrand

Der Rückbau von Busbuchten und der Umbau von Busbuchten zu Haltestellenkaps führen dazu, dass sich die benötigte An- und Abfahrtszeit der Busse an den Haltestellen verkürzt. Damit verkürzt sich die Fahrzeit insgesamt.

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> • Beschleunigung des Busverkehrs • Kürzere Anfahr-/Abfahrzeiten an den Haltestellen • Haltestelle kann bei Umbau auch barrierefrei ausgebaut werden 	<ul style="list-style-type: none"> • Größerer baulicher Aufwand • Mit dem Umbau verbundene Kosten

Tabelle 11: Steckbrief Rückbau von Busbuchten/Umbau zu Haltestellen(kaps)

Verstetigung des Verkehrsablaufs

Eine Verstetigung des Verkehrsablaufs führt zu einer Beschleunigung des Busverkehrs. Sie kann durch verschiedene Maßnahmen erreicht werden. Eine Möglichkeit besteht in der Verbreiterung der Fahrbahn auf mindestens 6,5 m, sofern die Fahrgassenbreite nicht ausreichend dimensioniert ist, damit zwei Busse ohne Abbremsen aneinander vorbeifahren können. Eine weitere besteht in der (Neu-)Ordnung des ruhenden Verkehrs, beispielsweise durch ein- oder beidseitige Halteverbote. Diese sollten regelmäßig überwacht und Verstöße konsequent verfolgt werden. Auf diese Weise kann die Fahrbahn ohne Umbaumaßnahmen verbreitert und Hindernisse durch parkende Autos können vermieden werden. Die Vermeidung ständiger Wechsel zwischen Tempo 30 und Tempo 50 führt ebenfalls zu einer Verstetigung des Verkehrsablaufs. Auch eine gute Abstimmung des Busverkehrs mit dem Fuß- und Radverkehr kann zur Beseitigung von Beeinträchtigungen beitragen.

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> • Beschleunigung des Busverkehrs • Bessere Abwicklung bei Begegnungsfall Bus-Bus • Reduktion von Hindernissen führt zu einer Verstetigung des Verkehrsablaufs • Geringe Kosten für die Errichtung von Halteverböten oder den Austausch von Tempobeschilderungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Mögliche Reduktion des Parkraums • Hohe Kosten bei baulicher Verbreiterung der Fahrbahn

Tabelle 12: Steckbrief Verstetigung des Verkehrsablaufs

Eigene Busspur

Eine eigene Busspur bietet die Möglichkeit, dass der Bus auf einer eigenen Trasse und damit unabhängig von anderen Verkehrsteilnehmern fahren kann. Existiert eine eigene Spur für den Busverkehr, muss dieser nicht mit dem MIV im Stau stehen. Hierdurch kann Fahrzeit eingespart werden.

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> • Beschleunigung des Busverkehrs • Busverkehr unabhängig von Verkehrsablauf im MIV • Attraktivitätssteigerung des ÖPNV gegenüber dem MIV 	<ul style="list-style-type: none"> • Neuordnung beziehungsweise Neuaufteilung des Straßenraums kann zu Konflikten mit anderen Anforderungen an den Straßenraum führen • Neuordnung des Straßenraums eventuell mit größerem baulichem Aufwand und eventuell hohen Investitionskosten verbunden

Tabelle 13: Steckbrief eigene Busspur

6.3.2 Maßnahmen ÖPNV-Aufgabenträger

Zusätzlicher Fahrzeugeinsatz

Durch den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge kann der bestehende Takt trotz längerer Fahrzeiten durch die Einführung von Tempo 30 auch dann beibehalten werden, wenn die Wendezeiten im Busbetrieb durch Tempo 30 zu gering werden, um die bisherigen Umläufe einzuhalten.

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> • Angebot für Fahrgäste kann im bisherigen Umfang beibehalten werden • Zuverlässigkeit des ÖPNV kann erhöht werden • Durch neue Fahrzeugkapazitäten kann ÖPNV-Angebot gegebenenfalls noch weiter ausgebaut werden 	<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Investitions- und Betriebskosten für Fahrzeuge und Fahrpersonal • Kann schlecht für die Umwelt sein • gegebenenfalls hohe Standzeiten der Busse ⇒ unproduktiv • Praktische Umsetzung aufgrund Mangel bei Fahrpersonal nicht nur eine Kostenfrage

Tabelle 14: Steckbrief zusätzlicher Fahrzeugeinsatz

Taktausdünnung

Eine Taktausdünnung bietet die Möglichkeit längere Fahrzeiten und damit eventuell zu geringe Wendezeiten auszugleichen. Dies ist aber nur möglich, solange die Anforderungen an den Nahverkehrsplan eingehalten werden.

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> • Keine zusätzlichen Kosten, da kein Mehrbedarf an Fahrzeugen und Fahrpersonal 	<ul style="list-style-type: none"> • Angebot für Fahrgäste wird unattraktiver • Attraktivitätsverlust des ÖPNV gegenüber dem MIV insgesamt, damit höhere Lärm- und Schadstoffemissionen durch mehr PKW

Tabelle 15: Steckbrief Taktausdünnung

7 Infrastrukturprojekte Schiene

Im Folgenden werden die schienengebundenen Projekte, welche Streckenreaktivierungen sowie Neu- und Ausbaumaßnahmen im Schienenverkehr umfassen, je Aufgabenträger beschrieben. Dabei wird zwischen kurz- und mittelfristigen sowie perspektivischen Projekten unterschieden. Diese Einteilung wird verwendet, um zu beschreiben, wann davon auszugehen ist, dass mit ersten Planungen und Vorprüfungen begonnen wird. Die Reihenfolge entspricht keiner Priorisierung.

7.1 Aufgabenträgerübergreifend

Neubau 3. und 4. Gleis zwischen Karlsruhe und Abzweigstelle Bashaide

Der Ausbau der Strecke ist Teil des Projekts Güterverkehrskorridor Rotterdam – Genua. Der Neubau von zwei zusätzlichen Gleisen schafft eine höhere Kapazität und ermöglicht die Entmischung des Fernverkehrs vom Güter- und Regionalverkehr. Die technische Machbarkeit wird durch die DB geprüft, die Umsetzung soll aufgrund der Dringlichkeit so schnell wie möglich in Abstimmung mit allen beteiligten Aufgabenträgern erfolgen.

Freihaltekorridore an eingleisigen Streckenabschnitten

Generell sollen Freihaltekorridore an eingleisigen Streckenabschnitten unabhängig von konkreten Ausbauprojekten für die zukunftsgerichtete Weiterentwicklung des ÖPNV gesichert werden. Damit sollen bei Bedarf weitere Begegnungsmöglichkeiten auf eingleisigen Strecken geschaffen werden können, um zukünftig Taktverdichtungen und Verbesserungen bei Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit zu ermöglichen und Engstellen auflösen zu können.

Dies gilt bspw. für folgende Strecken beziehungsweise Streckenabschnitte im rechtsrheinischen KVV-Gebiet:

- Bruchsal – Ubstadt – Menzingen und Ubstadt – Odenheim (BMO-Bahn)
- Graben-Neudorf – Philippsburg (– Germersheim)
- Grötzingen – Bretten – Eppingen (Kraichgaubahn)
- Karlsruhe – Blankenloch – Spöck
- Karlsruhe – Rheinstetten – Mörsch
- Busenbach – Ittersbach und Busenbach – Bad Herrenalb (Albtalbahn)
- Karlsruhe – Eggenstein – Linkenheim-Hochstetten (Hardtbahn)
- Karlsruhe – Söllingen – Wilferdingen-Singen (Pfinztalbahn)
- Rastatt – Gernsbach – Kirschbaumwasen – Schönmünzach (Murgtalbahn)
- Rastatt – Wintersdorf – Beinheim (Wintersdorfer Strecke)

7.2 Stadt Karlsruhe

7.2.1 Kurz- und mittelfristige Projekte Stadt Karlsruhe

Kapazitätserweiterung und barrierefreier Ausbau Hauptbahnhofvorplatz und Albtalbahnhof

Zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit für alle ÖPNV-Verkehrsmittel (Straßenbahn, Stadtbahn, Bus) und zusammen mit der Kapazitätserweiterung zwischen Hauptbahnhof und Albtalbahnhof sollen diese zentralen Umsteigepunkte komplett neugestaltet werden. Es finden aktuell detailliertere Untersuchungen statt.

Kapazitätserhöhung Mühlburger Tor – Yorckstraße

Durch die Überlagerung der Linien aus dem Stadtbahntunnel mit den aus der Kaiserstraße kommende Linien sowie der Abzweigung in die Schiller- und Grashofstraße entsteht eine Engstelle, die die Grenzen ihrer Kapazität erreicht hat. Es bestehen erste Ideen zur Auflösung der Engstelle, weitere Planungsschritte sollen zeitnah angestoßen werden.

Stadtbahnlinie S31/S32, Einschleifung in die Innenstadt Karlsruhe

Die aus dem Landkreis Karlsruhe kommenden Linien S31 (Karlsruhe – Odenheim) und S32 (Karlsruhe – Menzingen) sollen eine Anbindung an das städtische Straßenbahnnetz östlich der Haltestelle Schloss Gottesau erhalten und damit nicht mehr an den Hauptbahnhof in Karlsruhe, sondern in die Innenstadt geführt werden. Für die innerstädtische Linienführung gibt es zwei unterschiedliche Konzepte: Führung über den Europaplatz bis zur Haltestelle Haus Bethlehem in Karlsruhe-Neureut oder bis zur Haltestelle Rheinbergstraße in Karlsruhe-Knielingen. Die AVG und die DB befinden sich aktuell in Vorprüfung, eine zeitnahe Realisierung in Abstimmung mit dem Landkreis Karlsruhe wird angestrebt.

Streckenerweiterung Nordstadt/Heide – Kirchfeld

Das Projekt wurde bereits im Nahverkehrsplan 2006 als konsequente Fortführung der 2006 eröffneten Straßenbahn Neureut-Heide aufgeführt. Eine Realisierung wird vor dem Baubeginn in Neureut Zentrum III angestrebt. Für dieses wurde im Jahr 2020 ein Rahmenplan veröffentlicht, der Bebauungsplan befindet sich im Aufstellungsverfahren.

Straßenbahn Stuttgarter Straße

Der nördliche Teil des städtischen Quartiers City-Park zwischen Ludwig-Erhard-Allee und Stuttgarter Straße wird bereits seit 2012 durch die Südostbahn mit den zusätzlichen Haltestellen Wolfartsweierer Straße, Ostendstraße und Philipp-Reis-Straße erschlossen. Zur Vervollständigung der ÖPNV-Erschließung der östlichen Südstadt wird eine neue Straßenbahnstrecke zwischen Tivoli und Oststadtkreisel über die Stuttgarter Straße geprüft und geplant.

Straßenbahn Pulverhausstraße

In Verbindung mit dem Projekt Querspange Brauerstraße – Europahalle dient das Projekt der Erschließung des Stadtteils Grünwinkel und ist gleichzeitig eine Netzergänzung zwischen den Linien 4 und S 2. Mit diesen

Maßnahmen ist auch eine schnellere Schienenanbindung der Messe Karlsruhe an den Hbf möglich. Die Untersuchung der technischen Machbarkeit wurde 2022 abgeschlossen, weitere Planungsschritte sollen zeitnah angestoßen werden.

Querspange Brauerstraße – Europahalle

Diese Liniennetzergänzung dient als Anschluss an die Gleise nach Oberreut und bietet insbesondere bei Großveranstaltungen in der Europahalle oder der Günther-Klotz-Anlage die Möglichkeit einer direkten Schienenanbindung an den Hauptbahnhof/Bahnhofsvorplatz. Darüber hinaus ist der Lückenschluss zwischen der Brauerstraße und der Europahalle mit Anschluss an die Linie 4 Voraussetzung für die Planung der Straßenbahn Pulverhausstraße. Die Machbarkeitsuntersuchung wurde 2022 abgeschlossen, weitere Planungsschritte sollen zeitnah angestoßen werden.

Reaktivierung/Stadtbahngerechter Ausbau der AVG-Strecke Mühlburg – Neureut

Der Ausbau, der bisher nur für den Güterverkehr genutzten Strecke, ermöglicht schnelle Direktverbindungen aus Richtung Neureut/Hardt zum Hauptbahnhof und erschließt zudem das Gewerbegebiet Husarenlager. Eine technische Machbarkeitsstudie wurde 2024 mit positivem Ergebnis abgeschlossen. Die nächsten Planungsschritte sollen zeitnah angestoßen werden. Eine mittelfristige Realisierung wird angestrebt. Die zentrale Herausforderung dieses Projektes liegt in den knappen Kapazitätsreserven des Karlsruher Hauptbahnhofs.

Verlängerung Turmbergbahn

Im Rahmen des barrierefreien Neubaus der Turmbergbahn ist geplant die Standseilbahn von der heutigen Talstation durch die Bergbahnstraße (Freihaltetrasse) bis zur Grötzinger Straße/B3 zu verlängern, um einen direkten Umstieg an der Straßenbahnhaltestelle Durlach Turmberg zu ermöglichen. Die Verlängerung der Bahn soll außerdem mit einer tariflichen Einbindung in den KVV-Tarif einhergehen.

Ausbau der Haltepunkte Karlsruhe-West und Mühlburg

Die Stadtbahnlinie S 52 wird vom Marktplatz aus über den Albtalbahnhof auf die DB-Strecke nach Wörth geführt. An den genannten Haltepunkten ist dabei derzeit ein stufenfreier Einstieg in die Mittelflurstadtbahnfahrzeuge nicht möglich. Diese weisen außerdem nicht den Standard moderner Haltepunkte auf. Daher wird der barrierefreie Ausbau der DB-Haltepunkte Karlsruhe-West und Mühlburg mittelfristig angestrebt. Der Haltepunkt Knielingen wurde von der DB inzwischen barrierefrei ausgebaut. Lediglich ein stufenfreier Zugang zu Gleis 2 ist bislang nicht vorhanden.

7.2.2 Perspektivische Projekte Stadt Karlsruhe

Verlängerung der Durlacher Linie in Richtung Turmbergbad

Im Rahmen der Erschließung des Entwicklungsgebiets Sportflächen Durlach/Unten am Grötzinger Weg ist eine Verlängerung der Straßenbahnstrecke von der Haltestelle Durlach Turmberg beabsichtigt. Hierfür ist eine neue Wendeschleife vorgesehen.

Lückenschluss Rintheim – Hirtenweg

Der Neubau einer Verknüpfung zwischen Rintheim und dem Hirtenweg wird perspektivisch angestrebt.

Anbindung Technologiepark und KIT Campus Ost

Perspektivisch ist eine Erschließung des Technologieparks und des KIT Campus Ost über eine Neubaustrecke ab der Wendeschleife Hirtenweg angedacht, auch die Anbindung bis zur ehemaligen Fläche der General-Kammhuber-Kaserne ist denkbar. In Kombination mit der Maßnahme Lückenschluss Rintheim ist eine Verlängerung der Straßenbahn aus Rintheim möglich.

Schaffung eines zentralen Verknüpfungspunktes am Entenfang

Die Haltestelle Entenfang soll perspektivisch zu einem barrierefreien Verknüpfungspunkt zwischen Straßenbahn, Stadtbahn und Bus ausgebaut werden. Hierzu müsste eine Machbarkeitsstudie vorab erstellt werden, da städtebauliche Randbedingungen zu beachten sind.

Stadtbahnstrecke Durlach – Ettlingen

Perspektivisch ist eine Stadtbahnstrecke zwischen Durlach und Ettlingen als direkte Schienenverkehrsverbindung angedacht.

Stadtbahnstrecke Wolfartsweier – Grünwettersbach – Palmbach

Perspektivisch ist eine Straßenbahnstrecke von Wolfartsweier über Grünwettersbach nach Palmbach angedacht. Außerdem bestehen Überlegungen für eine Verlängerung der Trasse bis Stupferich und eventuell Kleinsteinbach. Aktuell wird noch eine mögliche Trassenführung im Flächennutzungsplan dargestellt, obwohl eine durchgehende Machbarkeit der Linie noch nicht nachgewiesen ist. Daher muss eine Machbarkeitsstudie erstellt werden. Diese dient als Entscheidungsgrundlage, ob das Projekt beibehalten werden soll.

Schienenanbindung an die neue Messe

Die Realisierung dieses Projekts ist in Zusammenhang mit anderen Infrastrukturmaßnahmen zu betrachten, beispielweise Neubau 3. und 4. Gleis zwischen Karlsruhe und Abzweigstelle Bashaide. Um die Anbindung der Messe an den Fernverkehr im Karlsruher Hauptbahnhof zu verbessern, sind bereits bei zahlreichen Veranstaltungen barrierefreie Bus-Shuttles *Messe Express* im Einsatz.

Trassenoptimierung der Hardtbahn

Da eine durchgängige Nordtangente nicht mehr realisiert wird, kann bei der nächsten Grunderneuerung, die Prüfung einer Schienentrasse mit fahrdynamisch größeren Radien erfolgen. Dies muss im Zusammenhang mit der Entwicklung der im Flächennutzungsplan hinterlegten Neubaugebiete und der Freiraumentwicklung erfolgen.

7.3 Landkreis Karlsruhe

7.3.1 Kurz- und mittelfristige Projekte Landkreis Karlsruhe

Zweigleisiger Ausbau der Kraichgaubahn zwischen Grötzingen und Bretten

Der angestrebte teilweise zweigleisige Ausbau der Kraichgaubahn zwischen Grötzingen und Bretten ermöglicht eine verbesserte Betriebsstabilität sowie eine Taktverdichtung zwischen Karlsruhe und Bretten. Hierfür sind zwei Ausbauabschnitte bei Berghausen und Dürrenbüchig sowie für die in Bretten endenden Züge ein Wendegleis in Bauerbach erforderlich. Es wird derzeit die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für eine Realisierung noch in den 2020er Jahren erarbeitet.

Reaktivierung Verbindungsstrecke Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz

Die bisher fast ausschließlich für den Güterverkehr genutzte Strecke soll für den Personenverkehr reaktiviert beziehungsweise stadtbahngerecht ausgebaut werden. Dabei ist der Bau einer Verbindungskurve von Rastatt kommend ins Albtal und eine neue Haltestelle am Schulzentrum angedacht. Seit Mai 2022 verkehrt nach langer Pause an Sonn- und Feiertagen wieder ein Freizeitexpress (Menzingen/Odenheim – Bad Herrenalb) über die Strecke. Das Ergebnis einer technischen Machbarkeitsstudie wird für das erste Halbjahr 2025 erwartet. Vordringlich sollen direkte Verbindungen aus dem Landkreis Rastatt nach Ettlingen ermöglicht werden. Neben der baulichen Umsetzung sind die Kapazität auf der Strecke Rastatt – Karlsruhe sowie der Nachweis der Wirtschaftlichkeit die zentrale Herausforderung in diesem Projekt.

7.3.2 Perspektivische Projekte Landkreis Karlsruhe

Reaktivierung der Strecke Hochstetten – Graben-Neudorf

Für eine mögliche Reaktivierung der nördlichen Hardtbahnstrecke laufen die ersten Planungsschritte. Durch die Reaktivierung der Strecke Hochstetten – Graben-Neudorf könnte eine Lücke im Schienenverkehrsnetz geschlossen und die Redundanz erhöht werden.

Westanbindung an die Zabergäubahn

Im Landkreis Heilbronn laufen Planungen für eine Reaktivierung der Zabergäubahn auf der Strecke zwischen Lauffen am Neckar und Zaberfeld. Darauf aufbauend ist perspektivisch eine Neubaustrecke als Verbindung zwischen der Zabergäubahn und der Kraichgaubahn in der Diskussion.

Kapazitätserhöhung Söllingen – Wilferdingen-Singen

Perspektivisch ist die Einrichtung einer Überleitstelle in Söllingen östlich des Bahnhofes und/oder die Verlängerung des dritten Gleises bis Wilferdingen-Singen angedacht, um den Takt zwischen Karlsruhe und Pforzheim erhöhen zu können.

Verknüpfungstrecke Flehingen – Gochsheim

Der Bau einer Verbindungstrecke zwischen Kraichgau- und Kraichtalbahnhof wird perspektivisch angestrebt. Im Vorgriff darauf wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 probeweise eine Busverbindung von Gochsheim (Anschluss S32) über Flehingen (Anschluss S4) nach Oberderdingen eingerichtet.

Südbahn Ettlingen – Malsch

Zwischen der bestehenden DB-Strecke Rastatt – Malsch – Karlsruhe und der Albtalbahnhof in Ettlingen ist perspektivisch eine zweigleisige Verbindungstrecke vorgesehen. Sie soll bei Bruchhausen/Ettlingenweier niveaufrei an die DB-Strecke angebunden werden und entlang der ehemaligen B3 bis zur bestehenden Stadtbahnhaltestelle Erbprinz führen. Alternativ könnte die Strecke auch bis in den Stadtteil Bruchhausen geführt werden. Das Potential beider Varianten kann im Zusammenhang mit einer möglichen Trasse vom Seehof über die Karlsruher Straße in Ettlingen bis zum Erbprinz voraussichtlich noch verbessert werden.

Verlängerung der Stadtbahn S11 in den Enzkreis

Perspektivisch wird eine Verlängerung der Stadtbahnlinie S11 von Ittersbach über Straubenhardt in den Enzkreis, eventuell bis nach Pforzheim, diskutiert. Aktuell läuft im Enzkreis eine Voruntersuchung hierzu.

Schienenverbindung Ubstadt-Weiher/Bad Schönborn – Östringen – Sinsheim

Eine Potenzialuntersuchung aus dem Jahr 2021 kommt zu dem Schluss, dass das prognostizierte Fahrgastaufkommen für eine neue Schienenstrecke zwischen Ubstadt-Weiher und/oder Bad Schönborn über Östringen nach Sinsheim zu gering ist. Das Vorhaben wurde zurückgestellt; zunächst soll die Einrichtung einer Regiobuslinie geprüft werden.

Schienenverbindung Karlsruher Nordring

Perspektivisch ist eine Tangentialverbindung im Karlsruher Norden zwischen Walzbachtal, Weingarten, Stutensee und Eggenstein-Leopoldshafen mit einer Erschließung des KIT Campus Nord angedacht. Die Verknüpfung der Landkreiskommunen konnte durch eine Anschlussbeziehung zwischen der Linie 159 (Berghausen – Jöhlingen – (Wössingen/) Weingarten) und der Linie 195 (Weingarten – Blankenloch – KIT Campus-Nord – Leopoldshafen) zumindest im Busbereich bereits hergestellt werden.

Zweigleisiger Ausbau Graben-Neudorf – Philippsburg – Germersheim

Perspektivisch ist der zweigleisige Ausbau der Strecke zwischen Graben-Neudorf und Germersheim möglich.

7.4 Landkreis Rastatt

7.4.1 Kurz- und mittelfristige Projekte Landkreis Rastatt

Kapazitätserhöhung untere Murgtalbahnhof

Ein partieller zweigleisiger Ausbau der Streckenabschnitte zwischen Rastatt Bahnhof und Kuppenheim ist geplant, um mehr Fahrplanstabilität zu erreichen sowie das Angebot verdichten zu können. Zudem sollen

mehr Kapazitäten für den Güterverkehr auf der Schiene geschaffen und ein Eilzughalt in Kuppenheim ermöglicht werden. Eine technische Machbarkeitsstudie wurde 2022 mit positivem Ergebnis abgeschlossen. Die nächsten Planungsschritte sind angelaufen (LpH 1 und 2).

Neubau Haltestellen Bietigheim-Süd und Rastatt-Niederbühl

Nach der Fertigstellung des Rastatter Tunnels ist ein zeitnahe Bau von neuen Haltepunkten in Bietigheim-Süd und Rastatt-Niederbühl geplant.

Reaktivierung der Wintersdorfer Strecke, Anbindung Zentralklinikum und Mercedes-Werk Rastatt

Die Reaktivierungsmaßnahme der Wintersdorfer Strecke ist insbesondere vor dem Hintergrund des geplanten Baus des Zentralklinikums Mittelbaden aktuell in den Fokus gerückt. Dabei könnte sowohl mit einem Stadtbahn- als auch einem Regionalbahnbetrieb ein Anschluss an das Klinikum und des Mercedes-Werkes hergestellt werden. Betrieblich könnte neben einer Netzvariante auch ein Pendelbetrieb sinnvoll sein. Das Projekt ist inzwischen im Mobilitätspakt Rastatt als Leuchtturmprojekt für die neue Laufzeit des Paktes aufgenommen. Perspektivisch ist eine Kombination mit der Anbindung des Baden-Airparks oder einer Verlängerung ins Elsass denkbar (siehe hierzu nachfolgendes Kapitel 7.4.2).

7.4.2 Perspektivische Projekte Landkreis Rastatt

Reaktivierung der Strecke Rastatt – Wintersdorf, Perspektive Weiterführung ins Elsass (F-Haguenau)

Die Reaktivierung der Strecke zwischen Rastatt und Wintersdorf wird mittelfristig angestrebt (siehe hierzu obenstehendes Kapitel 7.4.1). Perspektivisch wird auch eine Wiederaufnahme des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs untersucht. In einer 2022 erstellten Machbarkeitsstudie für ein multimodales Mobilitätskonzept für den Eurodistrikt PAMINA wurde diese betrachtet.

Reaktivierung der Strecke Rastatt – Wintersdorf, Perspektive Stadtbahnanbindung Baden-Airpark

Der Baden-Airpark wird seit 2018 über die Regiobuslinie X34 angebunden. Die Planungen für eine perspektivische Stadtbahnanbindung des Flughafens bei Rheinmünster über Rastatt oder Baden-Baden könnten nach der 2022 erfolgten Veröffentlichung der neuen Verfahrensanleitung für die Standardisierte Bewertung im Zuge der Überlegungen der Reaktivierung der Wintersdorfer Strecke wiederaufgenommen werden. Eine Weiterführung über Stollhofen bis nach Bühl soll hier ebenfalls geprüft werden.

Stadtbahn Rastatt

Für die direkte Anbindung der Innenstadt Rastatt nach dem *Karlsruher Modell* sind verschiedene Trassenvarianten in der Diskussion. Neben der Erschließung über die Wintersdorfer Strecke sind perspektivisch auch weitere neue innerstädtische Trassenführungen in den Überlegungen.

7.5 Stadt Baden-Baden

7.5.1 Perspektivische Projekte Stadt Baden-Baden

Stadtbahn als Direktverbindung Oos – Innenstadt

Für eine Verlängerung der Stadtbahn vom Bahnhof Oos in Richtung Innenstadt Baden-Baden sollte eine Trasse freigehalten werden.

Stadtbahnanbindung Baden-Airpark

Das Stadtbahnprojekt einer Anbindung des Baden-Airpark wird von der Stadt Baden-Baden als Ziel beibehalten. Die Stadt setzt sich dabei für die Variante einer direkten Verbindung der Stadtbahn vom Bahnhof Baden-Baden zum Airparkgelände ein (siehe obenstehende Beschreibung Maßnahme *Reaktivierung der Strecke Rastatt – Wintersdorf, Perspektive Stadtbahnanbindung Baden-Airpark*).

8 Stärkung des ÖPNV und Förderung der Multimodalität

Um den steigenden Anforderungen an Mobilität und Umweltschutz gerecht zu werden, sind Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV und zur Förderung der Multimodalität sinnvoll. Diese ermöglichen den Menschen eine flexible Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und eine optimale Anpassung ihrer Wege, was zu einer effizienteren Nutzung der Verkehrsinfrastruktur und zu einer nachhaltigeren Gesamtverkehrslösung beiträgt. Ergänzend zu den oben genannten Infrastrukturmaßnahmen (Kapitel 7), den aus der Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2014 übernommenen Maßnahmen (Kapitel 2 und Kapitel 10.1.3) und dem Handlungsbedarf aus der Schwachstellenanalyse (Kapitel 9), werden folgende Maßnahmen je Aufgabenträger beziehungsweise aufgabenträgerübergreifend definiert. Sofern eine eindeutige Zuordnung zu den Linien möglich ist, werden diese auch in den Liniensteckbriefen in Kapitel 10.3 im Anhang aufgeführt.

8.1 Aufgabenträgerübergreifend

Weiterentwicklung multimodale Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote des Umweltverbundes
Kombination privater und öffentlicher Mobilitätsanbieter auf einer einheitlichen Plattform und Weiterentwicklung der *regiomove-Plattform* sowie deren Darstellung an Mobilitätsstationen, den sogenannten *regiomove-Ports*.

Bevorrechtigung des ÖV

Der Ausbau der Bevorrechtigung des ÖV an Knotenpunkten und auf Strecken zur Erhöhung der Fahrplanstabilität wird kontinuierlich weiterverfolgt.

Weiterentwicklung des Tarifsystems

Das Tarifsystem ist sehr weit entwickelt und wurde zum Beispiel um den Luftlinientarif und die Homezone ergänzt. Grundsätzlich soll das Tarifsystem im Rahmen aktueller Entwicklungen regelmäßig auf mögliche Anpassungen hin überprüft werden.

Ausbau P+R und B+R

Um den Umweltverbund zu stärken, sollen – wo sinnvoll und soweit möglich – Park-and-Ride- sowie Bike-and-Ride-Angebote weiter ausgebaut werden. Die Zuständigkeit liegt bei den Kommunen. Für die Planung der Angebotsausweitung liefert der *Leitfaden Bike+Ride*¹⁸ des Landes Baden-Württemberg unter anderem Aussagen zu Qualitätsstandards von B+R-Anlagen sowie Richtwerte und Bedarfsabschätzungen (siehe hierzu auch die Mindeststandards zur Haltestellenausstattung in Kapitel 5.1.1).

Weiterentwicklung Fahrradverleihsystem

Fahrradverleihsysteme sollen weiterentwickelt und ausgebaut werden, um eine flexible und umweltfreundliche Mobilitätsoption für kurze Strecken und in Kombination mit dem ÖPNV zu fördern.

¹⁸ Abrufbar unter: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/leitfaden-bike-ride/>

8.2 Stadt Karlsruhe

Weiterentwicklung Fahrradverleihsystem

Es ist vorgesehen, die Flexzone in Karlsruhe auszuweiten, die Vertragslaufzeiten nach Möglichkeit zu verlängern und – wo sinnvoll – um Pedelecs und Lastenräder zu ergänzen.

8.3 Landkreis Karlsruhe

Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrobusse

Für den Einsatz von elektrisch angetriebenen Bussen, die zur Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften im Rahmen der Vergabe der Linienbündel gefordert werden, wird auch die entsprechende Ladeinfrastruktur benötigt. Damit auch kleine und mittelständische Unternehmen eine Chance im Vergabeverfahren haben und keine hohen, langfristigen Investitionen tätigen müssen, die weit über den Vertragszeitraum hinaus nutzbar und mit hohem Verwaltungsaufwand verbunden sind, stellt der Landkreis die Ladeinfrastruktur bereit. Dadurch unterstützt der Landkreis die Unternehmen dabei, ihren Kernkompetenzen nachzukommen. Die Errichtung auf einem neutralen und für das Linienbündel zentralgelegenen Grundstücks ermöglicht darüber hinaus, dass die Infrastruktur bei einem Betreiberwechsel von anderen Verkehrsunternehmen genutzt werden kann und daher kein Wettbewerbsvorteil für den Bestandsbetreiber entsteht. Des Weiteren ist es durch die zentrale Bereitstellung der Infrastruktur durch den Landkreis möglich, weit vor der Zuschlagserteilung erste Schritte, wie die Suche nach einem geeigneten Grundstück und Planungsbüros oder Abstimmungen mit den Energieversorgern, aufzunehmen. Die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur bietet daher eine effiziente Möglichkeit, Zeit und Arbeitsaufwand zu sparen und gleichzeitig öffentliche Mittel optimal einzusetzen. Aus diesen Gründen sollen im Zusammenhang mit den Linienbündelvergaben – sofern von den Verkehrsunternehmen keine oder nur teilweise eine eigenständige Ladeinfrastruktur errichtet wird – sukzessive weitere Ladeinfrastrukturstandorte im Kreisgebiet aufgebaut werden.

Barrierefreie Ausbau der SPNV-Haltepunkte

Grundsätzlich liegt die Zuständigkeit für den barrierefreien Ausbau der SPNV-Haltepunkte beim Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den SPNV. Da das Land jedoch nur in wenigen Fällen selbst tätig wird (siehe unten) und dem Landkreis ein hochwertiges Nahverkehrsangebot sowie ein barrierefreier Zugang zu diesem wichtigen Anliegen sind, hat er bereits im Jahr 2020 mit der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) – als Infrastrukturbetreiberin der meisten SPNV-Haltepunkte im Kreisgebiet – einen Rahmenvertrag über die Finanzierung des sukzessiven barrierefreien Ausbaus dieser Haltepunkte geschlossen. Seitdem laufen die Planungen für die einzelnen Haltepunkte schrittweise. Um die Einschränkungen für die Fahrgäste während der Baumaßnahmen so gering wie möglich zu halten, werden die Maßnahmen auf verschiedenen Streckenabschnitten gebündelt und – sofern möglich – mit anderen Infrastrukturmaßnahmen kombiniert.

Für einige SPNV-Haltepunkte, die der Deutschen Bahn (DB) gehören, wurde Ende 2019 vom Land ein neues Bahnhofsmmodernisierungsprogramm aufgelegt, mit dem rund 50 Stationen saniert werden sollen. Darunter sind auch zwei Stationen im Landkreis Karlsruhe: Bretten Bahnhof und Ettlingen West. Die Abwicklung läuft zwischen Land, DB und den betroffenen Kommunen. Der Umbau in Bretten ist in Umsetzung, für Ettlingen West ist noch kein Umbauzeitpunkt bekannt. Für die weiteren, noch nicht barrierefreien DB-Haltepunkte im

Kreisgebiet sieht das Land aktuell keine Notwendigkeit tätig zu werden, der Landkreis wird dies jedoch weiter forcieren.

Flächendeckende Ausweitung des On-Demand-Verkehrs sowie Weiterentwicklung zum autonomen Fahren
On-Demand-Verkehre ermöglichen es, auch in Zeiten geringer Nachfrage ein adäquates ÖPNV-Angebot bereitzustellen, das sich an der tatsächlichen Nachfrage orientiert und dadurch zum Umweltschutz beiträgt. Zudem wird durch den Einsatz von kleineren Gefäßgrößen, die ohne Busführerschein gefahren werden können, das rare Busfahrpersonal entlastet, welches dann zum Beispiel für die morgendliche Verkehrsspitze wieder zur Verfügung steht. Der Landkreis Karlsruhe hat daher in seinem Kreistag im Jahr 2019 den Beschluss gefasst, MyShuttle – wo verkehrlich sinnvoll – flächendeckend im gesamten Kreisgebiet einzuführen. Die Umsetzung erfolgt sukzessive, in der Regel mit den Linienbündelvergaben. Auch die noch bestehenden AST-Angebote sollen nach und nach zu einem On-Demand-Verkehr aufgewertet werden.

Wie in Kapitel 3.4.1.3 beschrieben, ist grundsätzliches Ziel, MyShuttle zu einem autonomen Angebot weiterzuentwickeln. Dieses Vorhaben wird seitens des Landkreises unterstützt.

Maßnahmen Linie 125 im nordwestlichen Landkreis

Nachdem die Überprüfung der Verlängerung der Stadtbahnlinie S2 von Spöck über Bruchsal in den nordwestlichen Landkreis im Rahmen einer vereinfachten standardisierten Bewertung im Frühjahr 2024 zu keinem förderfähigen Ergebnis geführt hat, sollen Maßnahmen erarbeitet und realisiert werden, um die Buslinie 125 weiter zu attraktivieren. Dazu gehören zum Beispiel Fahrplanverdichtungen ebenso wie Beschleunigungsmaßnahmen.

8.4 Landkreis Rastatt

ÖV-Verbindung Rastatt-Haguenau

Eine Verlängerung der neueingeführten Buslinie Rastatt – Soufflenheim/Seltz nach Haguenau ist zunächst davon abhängig, wie gut diese Linie angenommen wird (Modellprojekt mit Laufzeit bis Ende 2025). Im Rahmen des Mobilitätspaktes Rastatt wird die Verstetigung der Linie als Leuchtturmprojekt in die Arbeit des Paktes aufgenommen.

8.5 Stadt Baden-Baden

Bus-/Rettungsspur auf der B500 in Baden-Baden

Die Einrichtung einer Busspur auf der B 500 in Baden-Baden soll geprüft und weiterverfolgt werden.

9 Schwachstellenanalyse und Maßnahmen

In der Schwachstellenanalyse erfolgte der Abgleich zwischen Anforderungsprofil und ÖPNV-Angebot anhand der dafür festgelegten Kriterien. Ziel ist die Identifikation möglicher Schwachstellen im ÖPNV-Angebot als Basis für die Definition von Maßnahmenvorschlägen.

Nicht jeder festgestellte Mangel muss zu Maßnahmen führen. So können Anforderungen an Schnelligkeit einer Feinerschließung entgegenstehen oder die Forderung nach Schnellbus- oder Schnellbahnsystemen die Umsteigehäufigkeit erhöhen, da Zubringerverbindungen nötig werden. Außerdem können in schwach besiedelten Gebieten die Nachfragepotenziale so gering sein, dass Mängel in der Bedienung in Kauf genommen werden müssen. Um den ÖPNV mit vertretbarem finanziellem Aufwand gestalten zu können, muss daher abgewogen werden, welche Mängel als solche gewertet werden.

Grundsätzlich wird bei der Analyse des ÖPNV-Angebotes im rechtsrheinischen KVV-Gebiet deutlich, dass das bestehende Angebot auf einem hohen Niveau einzuordnen ist, was auch im ÖPNV-Report des Landes Baden-Württemberg¹⁹ bestätigt wurde. So wurden nur wenige Schwachstellen ermittelt. Die sich daraus ergebenden Handlungsbedarfe werden jeweils in den Liniensteckbriefen ausgewiesen. Unabhängig davon bestehen bereits umfangreiche Planungen und Überlegungen zur Verbesserung und Ausweitung des ÖPNV-Angebotes im KVV, siehe hierzu auch Kapitel 7 und Kapitel 10.1.3 im Anhang.

9.1 Analyse der Erschließung durch den ÖPNV

Zur Sicherstellung der Erschließung werden im Anforderungsprofil Mindeststandards für die Einzugsradien der Haltestellen definiert (siehe Kapitel 4.2.1). Dabei werden zunächst keine topographischen Besonderheiten berücksichtigt, die trotz kleiner Einzugsradien ein schnelles Erreichen der Haltestelle verhindern. Die Festlegung dieser Werte erfolgt zunächst unabhängig von der Bedienungshäufigkeit an den jeweiligen Haltestellen. In die Analyse wurden nur Haltestellen mit mindestens fünf Fahrten am schulfreien Werktag (Montag bis Freitag) einbezogen. Für den gesamten rechtsrheinischen KVV wurde die Erschließung der bestehenden Siedlungen und Gewerbegebiete mit Hilfe eines Verkehrsmodells untersucht, siehe nachfolgende Abbildung 14.

¹⁹ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg.): ÖPNV-Report 2024, Hamburg und Berlin, 04/2025, abrufbar unter: https://www.zukunftsnetzwerk-oepnv.de/fileadmin/user_upload/Text-Dateien/OePNV-Report-2024/OEPNV-Report-2024_Gesamtbericht_nicht_barrierefrei.pdf

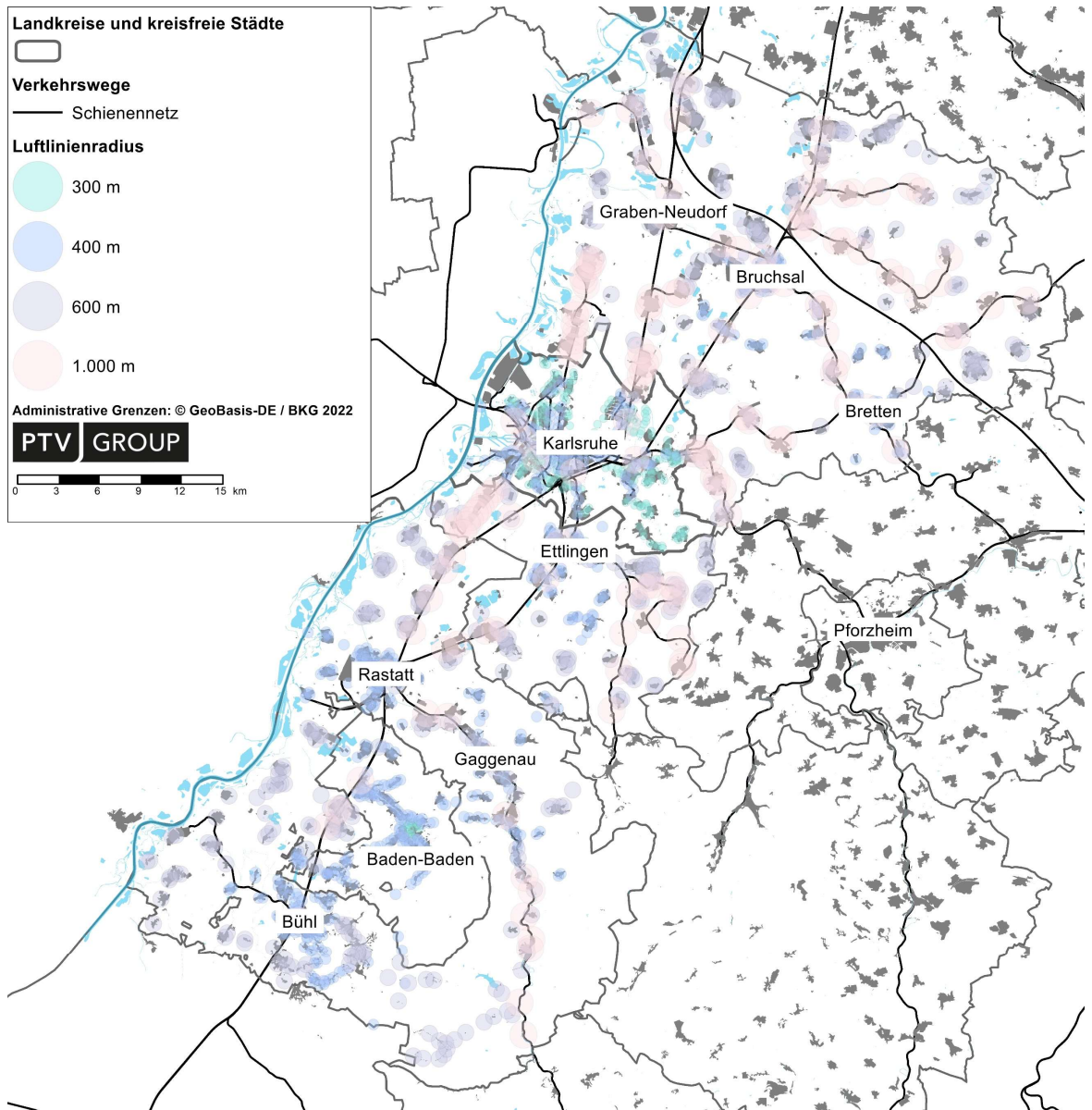


Abbildung 14: Einzugsbereiche im rechtsrheinischen KVV-Gebiet zur Analyse der fußläufigen Erschließung

Zur Präzisierung der Ergebnisse wurden neben der Flächennutzung auch die feinsträumige Verteilung der Einwohnerinnen und Einwohner pro Hektar und zukünftige Gebietserweiterungen berücksichtigt, soweit diese Informationen vorlagen. Die Ergebnisse wurden mit den Aufgabenträgern im Arbeitskreis bewertet und die sich daraus ergebenden Schlussfolgerungen werden im nachfolgenden Kapitel beschrieben. Eine Berücksichtigung der realen Zugangswege zu allen Haltestellen ist innerhalb eines Rahmenplanes nicht zu leisten.

9.1.1 Erschließungsmängel

Die Überprüfung der ÖPNV-Erschließung im rechtsrheinischen KVV-Gebiet anhand der Standards und der beschriebenen Vorgehensweise ergab, dass nur in wenigen Bereichen Handlungsbedarf besteht. Folgende Bereiche wurden identifiziert:

Nr.	Bereich	Handlungsbedarf/Optimierungsmöglichkeit
Stadt Karlsruhe		
1	Rüppurr (Wohngebiet)	Perspektivische Prüfung einer Buslinie, vgl. auch VEP
2	Hafen (Gewerbegebiet)	In Zusammenhang mit der dortigen Entwicklung perspektivische Verbesserung des Angebots, vgl. auch VEP
3	Raffinerien/MiRO (Gewerbegebiet)	Anbindung eines Betriebs nicht wirtschaftlich
4	Daxlanden (Wohngebiet)	Schwierige Örtlichkeiten für eine Buslinie
5	Höhenstadtteile insb. Hohenwettersbach (Wohngebiete)	Perspektivisch Erschließung prüfen einschließlich dortigen Entwicklungsgebieten z.B. Rehbuckel
6	Westlicher und östlicher Randbereich in Karlsruhe Grünwettersbach	Kein unmittelbarer Handlungsbedarf, aber Beobachtung der vorgesehenen Wohngebietserweiterung.
7	Stupferich Ortsmitte/Gänsberg	Mittelfristiger Handlungsbedarf und Beobachtung der vorgesehen Wohngebietserweiterung
Landkreis Karlsruhe		
8	Nördlicher und südlicher Randbereich von Kronau	Im Zuge möglicher planerischer oder betrieblicher Anpassungen der Linie 131 wird überprüft, ob eine zusätzliche Erschließung in Kronau möglich ist. Derzeit kein Handlungsbedarf.
9	Westlicher Randbereich von Hambrücken	Im Zuge planerischer und betrieblicher Anpassungen der Linie 125 wurden zum Fahrplanwechsel am 15.12.2024 die Kurzläuferfahrten der Linie 125 (Forst – Bruchsal) bis nach Hambrücken verlängert und in die neue Linie 123 (Hambrücken – Bruchsal) überführt. Mit dem neuen Linienweg in Verbindung mit der Einrichtung neuer Haltestellen im Westen von Hambrücken konnte der Mangel erfolgreich behoben werden.
10	Südwestlicher Randbereich von Eggenstein	Im Zuge möglicher planerischer oder betrieblicher Anpassungen der Linie 71 der Stadt Karlsruhe, wird überprüft, ob eine zusätzliche Erschließung in Eggenstein möglich ist. Derzeit kein Handlungsbedarf.
Landkreis Rastatt		
11	Östlicher Randbereich von Michelbach (Randbezirk von Gaggenau)	Der nicht erschlossene Bereich in Michelbach ist groß aber weist nur eine geringe Siedlungsdichte auf. Gegebenenfalls sollten die Haltestellen Mühlplatz und Feldstraße auch außerhalb des Schulverkehrs bedient werden (Linie 253).
Stadt Baden-Baden		
12	Südwestlicher und südöstlicher Randbereich von Baden-Baden Haueneberstein	Bau einer zusätzlichen Haltestelle entlang der Linien 216, falls betrieblich möglich. Die Haltestelle sollte sich in südwestlicher Randlage des Siedlungsgebietes befinden. Der Bau einer neuen Haltestelle war bereits erwogen worden. Ein Abknicken der Linie 216 durch das Wohngebiet wurde bereits geprüft und verworfen.
13	Südwestlicher Randbereich von Baden-Baden Neuweier	Prüfung der Bedienung der Haltestelle Schneckenbach außerhalb des Schulverkehrs bei Änderung des Linienweges (Linie 211 und 216).

Tabelle 16: Erschließungsmängel und Handlungsbedarfe

Ermittelte Handlungsbedarfe werden an den jeweiligen Linien in den Liniensteckbriefen in Kapitel 10.3 im Anhang ausgewiesen.

Im Zuge der Analysen wurden vorbereitende Bauleitplanungen für größere Projekte außerhalb der Einzugsbereiche in Baden-Baden (Haueneberstein und Sandweier), Ettlingen, Malsch, Oberhausen-Rheinhausen, Philippsburg sowie in den Höhenstadtteilen in Karlsruhe und Rastatt identifiziert. Diese werden nach Möglichkeit in der Planung des künftigen ÖPNV berücksichtigt. Die Kommunen sind angehalten, die ÖPNV-Aufgabenträger und den KVV bei den Planungen zu größeren Vorhaben (zum Beispiel Erschließung Neubaugebiet) frühzeitig einzubinden, um eine mögliche ÖPNV-Anbindung zu prüfen beziehungsweise abzustimmen.

9.1.2 Erreichbarkeit mit dem Fahrrad

Ergänzend zur Analyse der fußläufigen Erreichbarkeit des ÖPNV wurde die Qualität der Erreichbarkeit der Schienenhaltepunkte mit dem Fahrrad beurteilt. Hierzu wurde ein Einzugsbereich von 2 km (entspricht rund 10 Minuten Fahrzeit mit dem Fahrrad) um diese zu Grunde gelegt (siehe nachfolgende Abbildung 15).

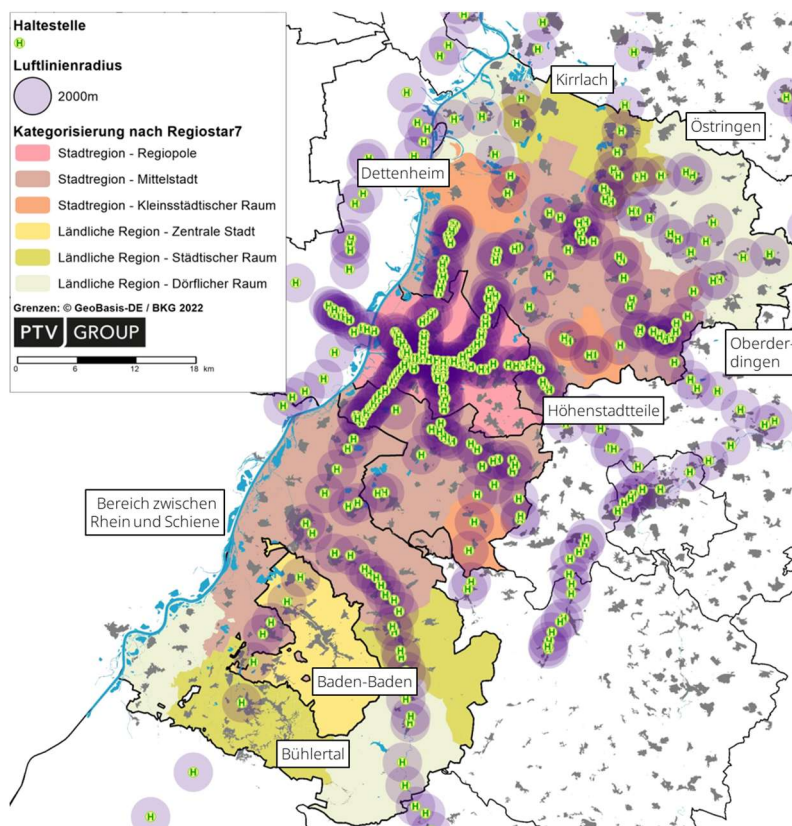


Abbildung 15: Erreichbarkeit der Schienenhaltepunkte mit dem Fahrrad

Das Untersuchungsgebiet wurde gemäß der *Regionalstatistischen Raumtypologie (RegioStaR)*²⁰ eingeteilt. Für jede Teilregion wurde ein Abdeckungsgrad der Bevölkerungszahl errechnet, dieser liegt für die Stadregion bei 86 % und für die Ländliche Region bei 56 %. Bei Betrachtung der obenstehenden Abbildung fallen in erster Linie die Bereiche ohne Schienenanbindung auf: zwischen Rhein und Schiene im Landkreis Rastatt, in

²⁰ BMDV (2021): Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR), verfügbar unter: <https://bmdv.bund.de/Shared-Docs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html>

den Karlsruher Höhenstadtteilen, auf einem Großteil des Stadtgebiets Baden-Badens, in Dettenheim, Kirrlach sowie im Kraichgau. Der Abdeckungsgrad ist insgesamt dennoch als hoch und sehr befriedigend zu betrachten, etwa 79 % der Einwohnerinnen und Einwohner wohnen innerhalb der Einzugsbereiche.

Zur Verbesserung der Abdeckung ist eine Attraktivierung der Haltepunkte für Bike and Ride durch die Kommunen sinnvoll, Möglichkeiten zur Stärkung des ÖPNV und zur Förderung der Multimodalität werden in Kapitel 8 beschrieben.

9.2 Analyse der zeitlichen Erreichbarkeit und der Umsteigehäufigkeit

Entsprechend den im Anforderungsprofil festgelegten maximalen Beförderungszeiten von 50 Minuten zu einem Oberzentrum und 35 Minuten zum zugehörigen Mittelzentrum wurden für alle Haltestellen die Beförderungszeiten untersucht. Dabei wurden die schnellsten Verbindungen zwischen 06:00 und 09:00 Uhr an einem schulfreien Werktag (Montag bis Freitag) ausgewertet.

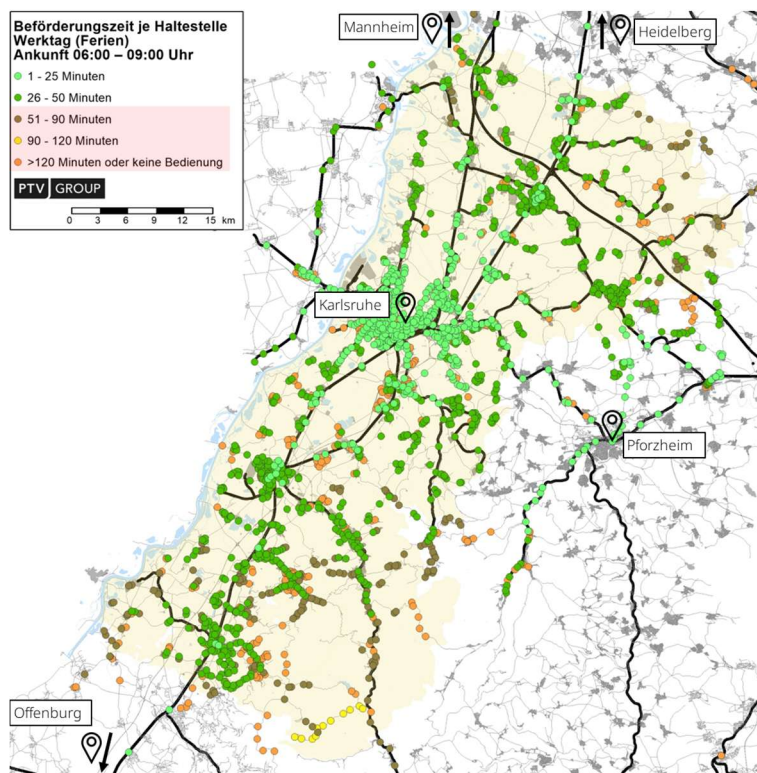


Abbildung 16: Analyse der Beförderungszeiten zu den Oberzentren

Die Analyse der mittleren Umsteigehäufigkeiten wurde analog der Untersuchung zur zeitlichen Erreichbarkeit durchgeführt, wobei hier die Verbindung mit den wenigsten Umstiegen gewertet wurde. Das Anforderungsprofil gibt vor, dass ein Oberzentrum und das zugehörige Mittelzentrum mit maximal einem Umstieg aus allen Ortschaften erreicht wird.

Die Untersuchungen haben gezeigt, dass die Vorgaben weit überwiegend eingehalten werden und belegen damit das hohe Niveau des bestehenden ÖPNV-Angebots im rechtsrheinischen KVV-Gebiet. In Einzelfällen

wurden aufgrund der Topografie, großer Entfernungen oder disperser Siedlungsstruktur mit geringer Nachfrage Ausnahmen definiert. Insgesamt gibt es nur wenige Bereiche, in denen Handlungsbedarf besteht. Die Erreichbarkeit der Ober- und Mittelzentren ist damit grundsätzlich sichergestellt.

Nr.	Verbindung	Handlungsbedarf
Landkreis Karlsruhe		
1	Erreichbarkeit Oberzentrum Karlsruhe	Vereinzelte längere Fahrzeiten aufgrund notwendiger Umstiege und/oder weiter Entfernungen, wie beispielsweise in Rußheim, sowie bedarfsorientierte Angebote, erfordern keinen Handlungsbedarf
Landkreis Karlsruhe		
2	Erreichbarkeit Mittelzentrum Ettlingen: innerstädtischer Verkehr	Aktuell kein Handlungsbedarf, die Verkehre werden aber regelmäßig auf ihre Angemessenheit hin überprüft.
3	Erreichbarkeit Mittelzentrum Bruchsal: Philippsburg und Oberhausen-Rheinhausen	In diesem Bereich wurde das Angebot nach den Analysen bereits verbessert, kein Handlungsbedarf. Zudem wird von einer verstärkten Ausrichtung auf die Mittelzentren Germersheim und Speyer sowie die Oberzentren Mannheim und Heidelberg ausgegangen.
Landkreis Rastatt		
4	Erreichbarkeit Mittelzentrum Rastatt: Mehrere Ortschaften	Die Erschließung erfolgt größtenteils im Betrachtungszeitraum nur über die Schiene. Kein Handlungsbedarf.
5	Erreichbarkeit Mittelzentrum Bühl: Seitentäler des Bühlertals	Bedienung nur an Schultagen mit langen Fahrtzeiten entspricht dem Bedarf, eine Ausweitung wäre mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden, kein Handlungsbedarf.
6	Erreichbarkeit Oberzentrum und Mittelzentrum Gaggenau/Gernsbach: Südlich von Forbach (Hundsbach)	Lange Fahrzeiten der Linien S8, RB41 und 246 sind nicht zu vermeiden, teilweise als Freizeitverkehre. Wird aufgrund Entfernung und Topografie als Ausnahme definiert, kein Handlungsbedarf. Es soll überprüft werden, ob nach Inbetriebnahme Tunnel Rastatt das Fahrtenangebot (bspw. der Siedlung Hundsbach) ausreichend ist.
Stadt Baden-Baden		
7	Erreichbarkeit Oberzentrum: Stadtteile Geroldsau, Oberbeuern	Lange Fahrzeiten der Linien 201, 204 und X45 sind nicht zu vermeiden. Wird als Ausnahme definiert, kein Handlungsbedarf.
8	Erreichbarkeit Mittelzentrum Baden-Baden: Siedlungen Leibers- tung und Winden ²¹	Ausrichtung der AST-Linie 293 auf die Schiene. Überprüfung des Bedarfs ist vorgesehen.

Tabelle 17: Schwachstellen Beförderungszeit und Umsteigehäufigkeit

Ermittelte Handlungsbedarfe werden an den jeweiligen Linien in den Liniensteckbriefen in Kapitel 10.3 im Anhang ausgewiesen.

9.3 Analyse des Fahrtenangebots/Taktung

Das in Kapitel 4.2.4 beschriebene Fahrtenangebot wird zum einen durch die in den Liniensteckbriefen enthaltenen Linien und Angebote im Kapitel 10.3 im Anhang festgelegt. Zum anderen wird das Fahrtenangebot

²¹ Zuordnung gemäß Regionalplan zum Mittelbereich Baden-Baden

in Abhängigkeit von der Bevölkerungszahl zwischen den Teilorten und ihren zugehörigen Mittelzentren vorgegeben. Diese Vorgaben wurden im Verkehrsmodell anhand der hinterlegten Strukturdaten und den Fahrtenzahlen an einem schulfreien Werktag (Montag bis Freitag) überprüft und daraus resultierende Handlungsbedarfe abgeleitet. Darüber hinaus wurde das bestehende ÖPNV-Angebot mit der Ausrichtung und Anzahl der Pendelnden abgeglichen.

Der Abgleich der Vorgaben von Bevölkerungszahl und Fahrtenangebot aus dem Anforderungsprofil mit den vorhandenen Strukturen und ÖPNV-Angeboten hat ergeben, dass diese nahezu vollständig erfüllt werden. In Einzelfällen wird die geforderte Fahrtenzahl durch die Kombination mehrerer Angebote erreicht, oder die tatsächliche Ausrichtung der Nachfrage entspricht nicht ausschließlich dem ausgewiesenen Zentrum. Auch der Abgleich des ÖPNV-Angebots mit der Ausrichtung und Anzahl der Pendelnden liefert nur vereinzelt Hinweise, die einer weiteren Überprüfung bedürfen. So bestätigt die Analyse des Fahrtenangebots ebenso wie die Überprüfung der Erschließung, Erreichbarkeit und Umsteighäufigkeit ein hohes Angebotsniveau im KVV. Handlungsbedarf besteht nur in wenigen Bereichen, die in folgender Tabelle 18 beschrieben werden. 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.

Nr.	Verbindung	Handlungsbedarf
Stadt Karlsruhe		
1	Gewerbegebiet Hagsfeld/Grötzingen/Durlach	Keine ausreichende Bedienung im Gewerbegebiet <i>An der Roßweid/Greschbachstraße</i> . Prüfung eines durchgehenden Taktangebots.
2	Gewerbegebiet Grünwinkel	Keine ausreichende Bedienung. Im Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklung Westbahn-Hub (Sanierungsgebiet) und der unter Kapitel 7.2.1 gelisteten Projekt <i>Ausbau der Haltepunkte Karlsruhe-West und Mühlburg</i> soll eine Prüfung eines verbesserten und regelmäßigen Angebots erfolgen.
3	Gewerbegebiet Im Kleinen Bruch/Neureut Nord	Keine ausreichende Nachfrage. Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Gewerbegebiets Gottesauer Feld (Bebauungsplan) kann gegebenenfalls auf Basis einer höheren Nachfrage eine Anpassung des Taktes erfolgen.
Landkreis Rastatt		
4	Hundsbach ⇔ Forbach	Kein durchgängiger 60-Minuten-Takt nach Forbach. Handlungsbedarf: Wie bei der Analyse der Beförderungszeit und Umsteighäufigkeit soll überprüft werden, ob das Fahrtenangebot ausreichend ist (Linie 246).

Tabelle 18: Schwachstellen Fahrtenangebot/Taktung

Ermittelte Handlungsbedarfe werden an den jeweiligen Linien in den Liniensteckbriefen in Kapitel 10.3 im Anhang ausgewiesen.

9.4 Maßnahmen aus Abstimmung Aufgabenträger und Kommunen/Stadtteilen

Ergänzend zu den Maßnahmen aus der Bilanzierung und der Schwachstellenanalyse wurden in Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern und den Kommunen beziehungsweise Stadtteilen spezifische Maßnahmen

identifiziert, die sich an den lokalen Bedürfnissen orientieren. Diese Maßnahmen werden, sofern sie nicht bereits bei den Maßnahmen aus der Bilanzierung in Kapitel 10.1 und der Schwachstellenanalyse in Kapitel 9.1 bis 9.3 aufgeführt sind, in der folgenden Tabelle 19 beschrieben und in den Liniensteckbriefen der jeweiligen Linien als Handlungsbedarf festgehalten, um eine bedarfsgerechte und zielgerichtete Weiterentwicklung des ÖPNV zu gewährleisten. Durch diese detaillierte Erfassung und Dokumentation können gezielt bedarfsgerechte Verbesserungen und Anpassungen im Liniennetz vorgenommen werden, die den Anforderungen der Nutzer vor Ort gerecht werden.

Nr.	Linie/ Verbindung	Handlungsbedarf	Umsetzung
Stadt Karlsruhe			
1	Buslinie 42, 44, 47	Im Rahmen eines Probebetriebs soll untersucht werden, ob eine Verlängerung der Linie 47 zur HVZ vom Zündhütle bis zum Durlacher Tor, mit Taktung zur Linie 44 am Zündhütle mit Anbindung des Gewerbegebiets Killisfeld/Ottostraße und der Ludwig-Erhard-Allee an die Höhenstadtteile eine ausreichende Steigerung der Fahrgastnachfrage erzeugt.	Langfristig
2	Buslinie 107	Im Rahmen eines Probebetriebs soll untersucht werden, ob ein durchgehender 30-Minuten-Takt auf der Linie 107 zu einer ausreichenden Steigerung der Fahrgastnachfrage führt.	Langfristig
Landkreis Karlsruhe			
3	SPNV	Prüfung eines neuen Bahnhofpunktes südlich von Gondelsheim. Die betriebliche Machbarkeit ist mit der NVBW abzustimmen. Alternativ ist eine Bushaltestelle im Bereich Brettener Straße/Süd-Kreisel zu prüfen.	Kurz- bis mittelfristig
4	Stadtbahnlinie S3, S31/S32	Prüfung einer neuen zusätzlichen Stadtbahnhaltestelle <i>Weingarten Süd</i> . Eine Abstimmung mit der NVBW ist dabei erforderlich.	Kurz- bis mittelfristig
5	Anbindung der Ettlinger Höhenstadtteile	Perspektivische Prüfung einer verbesserten Anbindung der Höhenstadtteile mit dem Bus bis hin zur Anbindung mit der Schiene. .	Langfristig
6	Linien 120 und 121	Prüfung einer verbesserten Anbindung der Gewerbegebiete in Stutensee	Kurz- bis mittelfristig
Landkreis Rastatt			
7	Alle Busverbindungen im Landkreis	Die Verwaltung wurde beauftragt, eine umfassende Übersicht über die bestehenden Busverbindungen an Samstagen und Sonntagen im gesamten Landkreis Rastatt zu erstellen. Dabei werden sowohl das aktuelle Angebotsniveau als auch die derzeitige Nachfrage bei den bestehenden Verbindungen an Wochenenden näher betrachtet. Auf Basis der Ergebnisse dieser Gesamtschau soll geprüft werden, ob das Angebot entsprechend angepasst werden kann.	Kurz- bis mittelfristig

Tabelle 19: Maßnahmen aus Abstimmung Aufgabenträger und Kommunen/ Stadtteilen

10Anhang

10.1 Anhang zur Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2014 und der Ergänzung 2018

10.1.1 Umgesetzte Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2014 und der Ergänzung 2018

Die im Folgenden (Tabelle 20) beschriebenen Maßnahmen aus dem letzten Nahverkehrsplan und seiner Ergänzung aus dem Jahr 2018 wurden zwischenzeitlich umgesetzt. Sie betreffen größere und kleinere Infrastrukturmaßnahmen im Straßenbahn- und S-Bahnbereich, Tarifmaßnahmen sowie eine Reihe von Maßnahmen im Busverkehr.

Maßnahme	Maßnahme Beschreibung	Linie/n	Kommune/ Stadtteil	Umsetzung
Aufgabenträgerübergreifend				
Kombitickets	-	-	-	Umgesetzt
Mietertickets/Großkundenabonnemement	-	-	-	24.08.2020 fertig abgeschlossen –10 % Rabatt auf Jahresticket
Konzeptentwicklung zur Mitnahme von Fahrrädern und Fortbewegungsmitteln im ÖPNV	-	-	-	In Beförderungsbedingungen ausreichend geregelt, weiterer Bedarf wird aktuell nicht gesehen
Stadt Karlsruhe				
Kombilösung Kaiserstraße – Kriegsstraße	-	1, 2, 3, 4, S1, S11, S2, S4, S5, S51, S7, S8	Karlsruhe	11.12.2021 fertig abgeschlossen
Straßenbahnverlängerung Sudetenstraße/Knielingen Nord	-	2	Karlsruhe NW	28.11.2020 fertig abgeschlossen
Gleismittenerweiterung in Rintheim	-	3	Karlsruhe NO	2015 fertig abgeschlossen
Betriebshof in der Gerwigstraße	-	-	Karlsruhe Ost	2016 fertig abgeschlossen
S5 (Anpassung Angebot)	Anpassung an den Takt Mo bis Fr 08 bis 20 Uhr und Sa 08 bis 20	S5	-	Umgesetzt
S51/S52 (Anpassung Angebot)	Anpassung Angebot Sa 20 bis 04	S51/52	-	Umgesetzt
Landkreis Karlsruhe				
Tarifüberlappung	-	-	-	Umgesetzt

Maßnahme	Maßnahme Beschreibung	Linie/n	Kommune/ Stadtteil	Umsetzung
Östringen				
Busanbindung der Stadt Rheinstetten	Anbindung Gewerbegebiet an der neuen Messe	106	Ettlingen und Neue Messe	Umgesetzt
Wochenendbedienung auf der Linie 139	-	139	Kraichtal	2014 umgesetzt
Buslinie 104 (Anpassung des Fahrplans)	Anpassung des Fahrplans bei Änderung des Fahrplans der Linie 110 Mo – Fr 08 bis 20, So 08 bis 20	104, 110	Ettlingen/Malsch	Anpassung Mo – Fr geprüft und verworfen; So geprüft und umgesetzt
Buslinie 105 (Anpassung des Taktes)	Anpassen des Taktes So 08 bis 20 Uhr	105	Ettlingen	Umgesetzt
Buslinie 114 (ALT-Verkehr)	ALT Verkehr aufbauen, Linie 154 Ersatzverkehr Mo – Fr 20 bis 04 und Sa + So	114, jetzt 154	Malsch	Neue Linie 154 und umgesetzt als MyShuttle
Buslinie 115 (Anpassung des Taktes)	Anpassung an den Takt Sa 04 bis 08 und So 08 bis 04	115, jetzt 155	Busenbach/Reichenbach	Umgesetzt
Buslinie 118 (Anpassung Angebot)	Zwischen Schul- und Aufgabenträger Landkreis Karlsruhe Möglichkeiten suchen, das Angebot standardkonform anzupassen, Mo – Fr 08 bis 20	118, jetzt 158	Grünwettersbach/Palmbach/Mutschelbach/Langensteinbach	Umgesetzt
Buslinie 121 (Anpassung Angebot)	Angebot anpassen Mo – Fr 08 bis 20	121	Blankenloch	Umgesetzt zu 06/2022
Buslinie 152 (Anpassung Angebot)	Prüfung der Inanspruchnahme; ALT-Verkehr aufbauen Mo – Fr 08 bis 04, Sa 08 bis 04, und So 08 bis 04	152	Berghausen	Umgesetzt mit MyShuttle
Buslinie 153 (Anpassung Angebot)	Prüfung der Inanspruchnahme; ALT-Verkehr aufbauen Mo – Fr, Sa, So 08 bis 04	153	Langensteinbach	Umgesetzt mit MyShuttle
Buslinie 124 (Anpassung Angebot)	Betriebsdauer bis 20:00 Uhr verlängern. Mo – Fr 08 bis 20	124	Hochstetten/Graben-Neudorf	Umgesetzt
Busanbindung der Gemeinde Malsch sowie Optimierungen der Buslinien in Ettlingen	Das Industriegebiet Malsch ist über die Stadtbahnhaltepunkte Malsch Bahnhof und Malsch Süd an das ÖPNV-Netz angebunden. Bei dem weitläufigen Gebiet fehlt al-	103, 104, 105, 106, 108, 109, 110	Ettlingen/Malsch	Umgesetzt

Maßnahme	Maßnahme Beschreibung	Linie/n	Kommune/ Stadtteil	Umsetzung
	lerdings bislang eine Feinerschließung, weshalb eine entsprechende Anbindung kurzfristig erfolgen soll.			
Buslinie 103 (Angebot anpassen)	Anpassung Angebot Mo – Fr 04 bis 20	103	Malsch/Völkersbach	Umgesetzt
Buslinie 110 (Umsetzung)	Umsetzung des Sollangebotes Mo – Fr 08 bis 20 und Sa + So 08 bis 20	110	Stadt Ettlingen/Bruchhausen	Umgesetzt, mit geringfügigen Anpassungen
Landkreis Rastatt				
Neubau der Haltepunkte Muggensturm Nord und Malsch Süd	-	-	Malsch/ Muggensturm	Umgesetzt; Haltepunkte sind gebaut und in Betrieb. Nach der Liniennetzumstellung im Dezember 2022 halten nun i. d. R. alle Regionalbahnen und die wenigen verbliebenen Stadtbahnen an beiden neuen Haltepunkten.
Nationalpark Schwarzwald Verkehrsangebot	-	X45	Baden-Baden/Nationalpark	29.04.2021 fertig abgeschlossen
Buslinie 262 (Anpassung Angebot)	Zwischen Schul- und Aufgabenträger Möglichkeiten suchen, das Angebot standardkonform anzupassen, Mo – Fr 08 bis 20	262	Sasbach/Baden-Baden	Umsetzung zu 05/2021 im Rahmen Nationalparkkonzept
Buslinie 263 (Anpassung Angebot)	Taktverkehr unmöglich, da die übergeordnete S4 auch keinen klaren (Stunden) Takt aufweist Mo – Fr 20 bis 04 und So 20 bis 04	263	Stadt Bühl/Hundsbach/Forbach	Umsetzung zu 05/2021 im Rahmen Nationalparkkonzept
Buslinie 264 (Anpassung Angebot)	Bedienung des Rings im 120-Minuten-Takt in beide Richtungen Sa 08 bis 20; Taktverkehr unmöglich, da die übergeordnete S 4 auch keinen klaren (Stunden) Takt aufweist So 20 bis 04	264	Stadt Bühl/Hundsbach	Umsetzung zu 05/2021 im Rahmen Nationalparkkonzept
Buslinie 266 (Anpassung Angebot)	Taktverkehr unmöglich, da die übergeordnete S4 auch keinen klaren (Stunden) Takt aufweist Mo – Fr 20 bis 04 und Sa+So 20 bis 04	266	Stadt Bühl	Umsetzung zu 05/2021 im Rahmen Nationalparkkonzept

Maßnahme	Maßnahme Beschreibung	Linie/n	Kommune/ Stadtteil	Umsetzung
Buslinie 271 (Anpassung Angebot)	Schließung der Lücke am frühen Abend Mo – Fr 20 bis 04	271	Stadt Bühl	Umgesetzt
Buslinie 272 (Anpassung Angebot)	Schließung der Lücke am frühen Abend Mo – Fr 20 bis 04	272	Stadt Bühl	Umgesetzt
Buslinie 272 (Anpassung Angebot)	Schließung der Lücke am frühen Abend Mo – Fr 20 bis 04	272	Stadt Bühl	Umgesetzt
Buslinie 274 (Anpassung Angebot)	Schließung der Lücke am frühen Abend Mo – Fr 20 bis 04	274	Stadt Bühl	Umgesetzt
Buslinie 275 (Anpassung Angebot)	Schließung der Lücke am frühen Abend Mo – Fr 20 bis 04	275	Stadt Bühl	Umgesetzt
Buslinie 227 (Anpassung Angebot)	Zwischen Schul- und Aufgabenträger Möglichkeiten suchen, das Angebot standardkonform anzupassen, Mo-Fr 08 bis 20	227	Durmersheim	Umgesetzt
Stadt Baden-Baden				
Entwicklung des Verkehrsnetzes (Anbindung Cité, Fachmarktzentrum, Straffung des Liniennetzes durch Streichung der Linien seinerzeitigen 215, 217, 219)	-	205, ehemalige Linien 215, 217, 219	Baden-Baden	Umgesetzt
Nationalpark Schwarzwald Verkehrsangebot	-	X45	Baden-Baden/Nationalpark	29.04.2021 fertig abgeschlossen
Buslinie 218 (Anpassung Angebot)	Längerfristige Prüfung des Bedarfs Mo – Fr 20 bis 04 und Sa+So 20 bis 04	218	Iffezheim/Baden-Baden	als ALT umgesetzt
Buslinie 262 (Anpassung Angebot)	Zwischen Schul- und Aufgabenträger Möglichkeiten suchen, das Angebot standardkonform anzupassen, Mo – Fr 08 bis 20	262	Sasbach/Baden-Baden	Umsetzung zu 05/2021 im Rahmen Nationalparkkonzept

Tabelle 20: Umgesetzte Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2014 und der Ergänzung 2018

10.1.2 In Planung oder Umsetzung befindliche Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2014 und der Ergänzung 2018 – keine erneute Aufnahme in den Nahverkehrsplan

Eine Reihe von Maßnahmen ist noch in Planung oder in Umsetzung und wird in nächster Zeit realisiert. Daher ist eine neue Aufnahme in den Nahverkehrsplan nicht notwendig (Tabelle 21):

Maßnahme	Maßnahme Beschreibung	Linie/n	Kommune/ Stadtteil	Umsetzung	Umsetzungsstand
Aufgabenträgerübergreifend					
Verbesserung der Fahrgastinformation	-	-	-	Kontinuierliche Umsetzung	In Umsetzung befindlich
Berücksichtigung von Umweltkriterien	-	-	-	in laufender Umsetzung	ÖPNV ist an sich bereits umweltfreundlich; Vorgaben der CVD beziehungsweise des Saub-FahrzeugBeschG werden bei den Vergaben berücksichtigt, Nutzung von Ökostrom für E-Busse wird bei Vergabe vorgegeben
Stadt Karlsruhe					
Barrierefreier Ausbau der Haltepunkte	Bahnsteige barrierefrei ausbauen	Straßenbahn und Stadtbahnlinien	-	In Umsetzung	In Umsetzung, keine neue Aufnahme
Landkreis Karlsruhe					
Buslinie 131 (Anpassung Angebot)	Betriebsdauer bei Langläufern um eine Stunde verlängern; Mo – Fr 08 bis 20	131	Bruchsal Nord	In Umsetzung	Umsetzung 12/2026 geplant
Fahrradabstellanlagen an den Haltpunkten	Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradparkhäuser)	-	-	In Umsetzung	In Umsetzung durch die Kommunen, siehe hierzu auch Ausbau von Bike+Ride in Kapitel 10.1.3
Busverbindung Karlsruhe – Bruchsal – Waghäusel	Weitere Angebotsverbesserungen und der Ausbau der Haltestelleninfrastruktur sowie Maßnahmen zur Erhöhung der	(123), 125	Bruchsal/Waghäusel	In Umsetzung	Busverbindung grundsätzlich umgesetzt, barrierefreier Ausbau der Haltestellen läuft, Umgestaltung ZOB Bruchsal läuft

Maßnahme	Maßnahme Beschreibung	Linie/n	Kommune/ Stadtteil	Umsetzung	Umsetzungsstand
	Durchschnittsgeschwindigkeit				
Buslinie 195 (Anpassung Angebot)	Verdichtung auf 20-Minuten-Takt 09:00 Uhr bis 15:00 Uhr und nach 18:30 Uhr	195	Blankenloch/Leopoldshafen	In Umsetzung	Verlängerung nach Weingarten ist erfolgt, teilw. aber Stundentakt in den vorgegebenen Zeiten
Busanbindung an die S-Bahn in Ubstadt-Weiher	Verknüpfung der S3 am Haltepunkt Stettfeld-Weiher mit dem Busverkehr	-	Ubstadt-Weiher	In Planung	Geplant im Rahmen der Neuvergabe des Linienbündels zum Dezember 2026
Landkreis Rastatt					
Barrierefreier Ausbau der Haltepunkte auf der Strecke Rastatt – Durmersheim – Karlsruhe, insbesondere Bahnhof Rastatt	Bahnsteige Barrierefrei	S41, S7, S8, RE7, RE2	Rastatt und Durmersheim	In Umsetzung	Haltepunkt Durmersheim ist derzeit in Umsetzung, die anderen genannten Haltepunkte sind ausgebaut

Tabelle 21: Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2014 und der Ergänzung 2018 in Planung oder Umsetzung – keine erneute Aufnahme in den Nahverkehrsplan

10.1.3 Nicht oder nicht vollständig umgesetzte Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2014 und der Ergänzung 2018 – Wiederaufnahme in den Nahverkehrsplan

Folgende Maßnahmen (Tabelle 22) sollen erneut in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden, da sie noch nicht oder noch nicht vollständig umgesetzt wurden, aber immer noch als wichtig angesehen werden. Dies betrifft Maßnahmen, die längerfristig geplant werden müssen (zum Beispiel Schieneninfrastruktur) oder eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen betreffen (wie barrierefreier Ausbau oder Fahrradabstellanlagen) oder noch keinen ausreichenden Planungsstand erreichen konnten.

Maßnahme	Maßnahme Beschreibung	Linie/n	Kommune/ Stadtteil	Umsetzung	Begründung
Aufgabenträgerübergreifend					
Ausbau von Park+Ride	Park+Ride Parkplätze	-	-	Ständige Aufgabe	Wird soweit möglich stetig vorangetrieben, zuständig sind die Kommunen
Ausbau von Bike+Ride	Bike+Ride Parkplätze	-	-	Ständige Aufgabe	bei jedem Umbau einer Haltestelle des schienengebundenen ÖPNV wird, sofern baulich möglich,

Maßnahme	Maßnahme Beschreibung	Linie/n	Kommune/ Stadtteil	Umsetzung	Begründung
					eine B+R-Anlage errichtet, zuständig sind die Kommunen
Stadt Karlsruhe					
Stadtbahnstrecke Durlach – Ettlingen	Straßenbahnstrecke zwischen Durlach und Ettlingen	2, S1, S11, S12	Durlach/Ettlingen	Nicht umgesetzt	Perspektivprojekt/Trassensicherung (siehe auch Kapitel 7.2.2)
Straßenbahnverlängerung Europahalle – Pulverhausstraße	Straßenbahnstrecke zwischen Hardecksiedlung und Dornröschenweg	S2, 4	Karlsruhe SW	Nicht umgesetzt	Machbarkeitsstudie 2022 abgeschlossen, technische Machbarkeit bestätigt; die nächsten Planungsschritte sollen zeitnah angestoßen werden
Verlängerung der Nordstadtbahn Richtung Kirchfeld	Verlängerung nach Kirchfeld	1	Karlsruhe Nord	Nicht umgesetzt	vordringlich; Fertigstellung vor Bebauung in Neureut Zentrum III ist angestrebt.
Querspange Brauerstraße -Europahalle	Verlängerung Pulverhausstraße	-	Karlsruhe SW	Nicht umgesetzt	Machbarkeitsstudie 2022 abgeschlossen, technische Machbarkeit bestätigt; nächsten Planungsschritte sollen zeitnah angestoßen werden – In Verbindung mit Europahalle-Pulverhausstraße Verlängerung
Barrierefreier Ausbau der Haltepunkte Karlsruhe-West, Mühlburg und Knielingen	Bahngleise Barrierefrei: Karlsruhe-West, Mühlburg und Knielingen	RB, RE und Stadtbahn	Karlsruhe West	In Umsetzung	Knielingen teilweise umgebaut, Mühlburg derzeit in Bau, Maßnahme noch nicht abgeschlossen; Aussagen aus NVP 2014 noch immer gültig
Umbau Bahnhofsvorplatz	Barrierefreier Bahnhofsvorplatz – Umsetzung war nach dem Stadtgeburtstag 2015 vorgesehen	Straßenbahn und Stadtbahnlinien	Karlsruhe Hbf	Nicht umgesetzt	vordringlich im Zusammenhang mit Kapazitätserweiterungen in der Ebertstraße und am Albtalbahnhof; Voraussichtliche Zeitschiene: 2023 bis 2025: Variantenuntersuchung, Vorplanung 2026 bis 2027: Entwurfs- und Genehmigungsplanung

Maßnahme	Maßnahme Beschreibung	Linie/n	Kommune/ Stadtteil	Umsetzung	Begründung
Straßenbahn Stuttgarter Straße	Straßenbahnstrecke zwischen Tivoli und Schloss Gottesaue	-	Karlsruhe Ost	Nicht umgesetzt	vordringlich; Aussagen aus NVP 2014 immer noch richtig
Stadtbahnstrecke Wolfartsweier - Palmbach	Straßenbahnstrecke zwischen Wolfartsweier und Palmbach	-	Durlach	Nicht umgesetzt	Perspektivprojekt; Machbarkeitsprüfung
Schieneranbindung an die neue Messe	Neues Gleis und neue Haltestelle	S2	Karlsruhe SW	Nicht umgesetzt	Perspektivprojekt/Trassensicherung FNP berücksichtigt Trassen, nur verbindlich für Kommunen, keine Auswirkung auf Eigentumsverhältnisse; Ersatzverkehr: Messe Express; Abhängig von Neubaustrecke Karlsruhe-Basel
Einschleifung Stadtbahnlinie S31/S32 in die Innenstadt Karlsruhe	-	S31/S32	-	AVG und DB befinden sich in Vorprüfung	Vordringlich; vorbereitende Untersuchungen in verkehrlicher und wirtschaftlicher Hinsicht laufen; zeitnahe Realisierung ist angestrebt; voraussichtlich Einleitung Planrechtsverfahren bis 2027, Beschluss 2028 erwartet. Siehe auch Kapitel 7.2.1.
Verlängerung Buslinie 52 statt ALT 53 und ALT 54	Prüfung im Bereich Busverkehr	52, ALT 53, ALT 54	Karlsruhe Süd (Rüppurr)	Mehrfach in den letzten Jahren geprüft.	Für eine sinnvolle Linienführung sehr aufwändige Straßenbauarbeiten erforderlich. Als perspektivischen Projekt aufgenommen (Kapitel 9.1.1).
Buslinien 64 (Nachfrage ALT)	Anpassung des ALT-Angebot Mo – Fr 08 bis 20	ALT 64	Karlsruhe Hafen-Nord	Nicht umgesetzt	Kosten für ALT momentan noch geringer als für Linienverkehr mit Kleinbus Als perspektivischen Projekt aufgenommen (Kapitel 9.1.1).
Einrichtung einer neuen Buslinie Gewerbegebiet Rheinhafen-Süd	Prüfung im Bereich Busverkehr	-	Karlsruhe West	Wurde bereits 2001 bis 2003 über drei Jahre als Buslinie 63 erschlossen und wegen zu ge-	Als perspektivischen Projekt aufgenommen (Kapitel 9.1.1).

Maßnahme	Maßnahme Beschreibung	Linie/n	Kommune/ Stadtteil	Umsetzung	Begründung
				ringen Fahrgastzahlen nach Probelauf eingestellt. Keine weiteren Nachfragen nach Einstellung für eine Shuttle-Linie.	
Landkreis Karlsruhe					
Weitere Vereinheitlichung der Konzepte zu den Linienbedarfsverkehren	-	AST	-	In Umsetzung	Umstrukturierung zu On-Demand-Verkehren befindet sich in stetiger Umsetzung
Barrierefreier Ausbau der Schienenthaltepunkte	Barrierefreier Ausbau	S4, S5, S34, S31/S32, S1/S11/S12	-	In Umsetzung	Landkreis hat Rahmenausbauvertrag mit der AVG geschlossen, für DB-Haltepunkte gibt es Bahnhofsmo- dernisierungsprogramm des Landes
Stadtbahnverlängerung Ittersbach	Straßenbahnstrecke zwischen Ittersbach Wendeschleife und Schule Ittersbach	S11	Ittersbach	Nicht umgesetzt	Perspektivprojekt gegebenenfalls Umsetzung bei einer Verlängerung bis nach Straubhardt. Siehe auch Kapitel 7.3.2
Landkreis Rastatt					
Stadtbahnanbindung des Baden-Airpark	-	-	-	Nicht umgesetzt	Umsetzung vorerst über Regiobuslinie X34 ab 05/2018 Perspektivprojekt, alle Optionen sind noch offen
Buslinie 267 und 268 (Anpassung Angebot)	Zwischen Schul- und Aufgabenträger Möglichkeiten suchen, das Angebot standardkonform anzupassen, Mo-Fr 08 bis 20	267/268	Söllingen/Bühl	Teilweise umgesetzt	Neukonzeption der hochkomplexen Schulverkehre in Kombination mit der Linie 268 mittelfristig vorgesehen

Tabelle 22: Nicht oder nicht vollständig umgesetzte Maßnahmen – Wiederaufnahme in den Nahverkehrsplan

10.1.4 Nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2014 und der Ergänzung 2018 – keine Wiederaufnahme in den vorliegenden Nahverkehrsplan

Die folgenden Maßnahmenvorschläge (Tabelle 23) wurden nicht umgesetzt. Nach Prüfung wurde festgestellt, dass ihre Umsetzung aus verschiedenen Gründen nicht mehr erfolgen sollen. Dies kann darin liegen, dass

- eine Umstrukturierung des Busnetzes stattgefunden hat und die Gegebenheiten dadurch nicht mehr gültig sind,
- Schulverkehrslinien betroffen sind, deren Bedingungen sich geändert haben und die aufgrund ihrer jeweiligen Aktualität und Komplexität im Rahmenplan des Nahverkehrsplans kaum zu fassen sind,
- es sich um sehr konkrete Busplanungen in einzelnen Verkehrszeiten handelt, die ebenfalls den Konkretisierungsrahmen des Nahverkehrsplans übersteigen.

Maßnahme	Maßnahme Beschreibung	Linie/n	Aufgabenträger/ Gemeinden	Begründung Nichtumsetzung
Stadt Karlsruhe				
Shuttle-Linie Raffinerien	Prüfung im Bereich Busverkehr	75	Karlsruhe Raffinerien	Keine Umsetzung, da keine entsprechende Nachfrage (vgl. Kap. 8.1.1)
Shuttle-Linie Gewerbegebiet Knielingen West	Prüfung im Bereich Busverkehr	74	Karlsruhe West	Keine verstärkte Nachfrage, insgesamt zu teuer im Vergleich zu den zu erwartenden Fahrgastzahlen, Verlängerung Linie 75 würde einen zusätzlichen Bus bedeuten.
Neueinrichtung Buslinie 64 statt ALT 64	Prüfung im Bereich Busverkehr	ALT 64	Karlsruhe West	ALT 64 kann flexibel auf Wünsche von Firmen angepasst werden. Erweiterung Fahrplan auch auf Samstage. Gesamtkosten ALT immer noch geringer trotz hoher Nachfrage als Einsatz Kleinbus.
Einrichtung einer neuen Tangentialbuslinie Nord	Prüfung im Bereich Busverkehr	-	Karlsruhe NO	Erster Ansatz wurde mit Linie 71 (Neureut – Durlacher Tor) ab 2022 umgesetzt; aus Kostengründen momentan nicht realisierbar.
Landkreis Karlsruhe				
Buslinie 101 (Anpassung Angebot)	Überprüfung, ob die Bedienung Schluttenbach im Schwachastverkehr sinnvoll durch die Linie 102 übernommen werden kann Mo – So	101, 102	Schluttenbach	Geprüft und verworfen
Buslinie 102 (Anpassung Angebot)	Überprüfung, ob der Schulverkehr sinnvoll in die Linie 102 integriert werden kann Mo – Fr	101, 102	Schöllbronn/Ettlingen	Geprüft und verworfen

Maßnahme	Maßnahme Beschreibung	Linie/n	Aufgabenträger/ Gemeinden	Begründung Nichtumsetzung
Buslinie 109 (Überprüfen)	Prüfung, ob Angebot Richtung Ettlingen kostenneutral durch Öffnung von Leerfahrten möglich ist. Mo – Fr 04 bis 20	109	Stadt Ettlingen	Geprüft und verworfen
Landkreis Rastatt				
Buslinie 213 (Anpassung Angebot)	Bestehende Fahrten einstellen. Sa + So 04 bis 08	213 (heute 257)	Gaggenau	Geprüft und verworfen
Buslinie 224 (Anpassung Angebot)	Zwischen Schul- und Aufgabenträger Möglichkeiten suchen, das Angebot standardkonform anzupassen, Mo – Fr 08 bis 20	224	-	Eingestellt, da Schulschließung
Buslinien 231, 232, 235, 236, (Anpassung Angebot)	Überlegungen zur Einstellung der Fahrten am Samstag 04:00 Uhr bis 08:00 Uhr	231, 232, 235, 236	Stadt Rastatt	Morgenfahrten sollen erhalten bleiben
Buslinie 238 (Anpassung Angebot)	Zwischen Schul- und Aufgabenträger Möglichkeiten suchen, das Angebot standardkonform anzupassen, Mo – Fr 08 bis 20	238	Stadt Rastatt	Reine Schulbuslinie – existiert nicht mehr
Buslinie 240s (Anpassung Angebot)	Zwischen Schul- und Aufgabenträger Möglichkeiten suchen, das Angebot standardkonform anzupassen, Mo – Fr 08 bis 20	240s	Niederbühl/Gaggenau	derzeit von Seiten der Schulen nicht darstellbar (war geplant zu 09/2022)
Buslinie 241 (Anpassung Angebot)	Streichung des letzten Fahrtenpaares Mo – Fr 20 bis 04	241	Rastatt/Kuppenheim	Geprüft und verworfen
Buslinie 242s (Anpassung Angebot)	Zwischen Schul- und Aufgabenträger Möglichkeiten suchen, das Angebot standardkonform anzupassen, Mo – Fr 08 bis 20	242s	Gernsbach/Kaltenbronn	Linie existiert nicht mehr
Buslinie 247s (Anpassung Angebot)	Zwischen Schul- und Aufgabenträger Möglichkeiten suchen, das Angebot standardkonform anzupassen, Mo – Fr 08 bis 20	247s	Gernsbach/Lauternbach	Derzeit von Seiten der Schulen nicht darstellbar
Buslinie 248 (Anpassung Angebot)	Prüfung, ob ein klarer und durchgehender Takt sinnvoll ist. Mo – Fr 08 bis 20	248	Bermersbach/Langenbrand/Forbach	Bisher keine Priorität, Umsetzung voraussichtlich mit Neuausschreibung Linienbündel spätestens mit Inbetriebnahme des Tunnel Rastatt und neuem Schienenfahrplan im Murgtal

Maßnahme	Maßnahme Beschreibung	Linie/n	Aufgabenträger/ Gemeinden	Begründung Nichtumsetzung
Buslinie 251 (Anpassung Angebot)	Zwischen Schul- und Aufgabenträger Möglichkeiten suchen, das Angebot standardkonform anzupassen, Mo – Fr 08 bis 20	251	Waldprechtsweier/Gaggenau	Derzeit von Seiten der Schulen nicht darstellbar (war geplant zu 09/2022)
Buslinie 252 (Anpassung Angebot)	Streichung der ersten Fahrt Mo – Fr 04 bis 08	252	Sulzbach/Gaggenau	Kein Anlass bei ALT
Buslinie 252s (Anpassung Angebot)	Zwischen Schul- und Aufgabenträger Möglichkeiten suchen, das Angebot standardkonform anzupassen, Mo – Fr 08 bis 20	252s	Sulzbach/Gaggenau	Linie in reguläre Linie 252 integriert, derzeit von Seiten der Schulen nicht darstellbar (war geplant zu 09/2022)
Buslinie 255 (Anpassung Angebot)	Einrichtung einer zweiten Fahrt an Ferientagen Mo – Fr 04 bis 08	255	Neudorf/Gernsbach	Keine Wünsche von Kundenseite dazu bisher (sehr beschränkter Nutzerkreis)
Buslinie 259 (Anpassung Angebot)	Zwischen Schul- und Aufgabenträger Möglichkeiten suchen, das Angebot standardkonform anzupassen, Mo – Fr 08 bis 20	259	Muggensturm/Kuppenheim	Derzeit von Seiten der Schulen nicht darstellbar
Buslinie 269 (7135) (Anpassung Angebot)	Ausstieg aus der Finanzierung der vorhandenen Fahrten Mo – Fr 20 bis 04, Sa 04 bis 20 und So 08 bis 20	269 (7135)	Bühl/Achern	Aufgabenträgerschaft beim Ortenaukreis
Stadt Baden-Baden				
Buslinie 212 (Anpassung Angebot)	Längerfristige Prüfung des Bedarfs Sa + So 20 bis 04	212	Baden-Baden	Wurde geprüft und zurückgestellt

Tabelle 23: Nicht umgesetzt, geprüft und verworfen – keine Wiederaufnahme in den Nahverkehrsplan

10.2 Priorisierung und Kategorisierung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen

Mit der Ergänzung des Nahverkehrsplans des KVV im Jahr 2021 wurden die Ausführungen zum barrierefreien Zugang zum ÖPNV und insbesondere zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen nach dem PBefG konkretisiert. Es wurde eine Kategorisierung und Priorisierung der Haltestellen vorgenommen und mit den zuständigen Aufgabenträgern, Kommunen und Verkehrsunternehmen abgestimmt. Als Ergebnis wurden für jeden Aufgabenträger der damalige Ausbaustand und die geplanten Umbauten beziehungsweise Ausnahmen tabellarisch dargestellt. Diese Tabellen wurden zwischenzeitlich aktualisiert sowie abgestimmt und sind im Folgenden dargestellt. Hierbei ist zu beachten, dass es sich um eine Momentaufnahme mit Stand vom April 2025 handelt, die Tabellen werden unabhängig vom Nahverkehrsplan in unregelmäßigen Abständen fortgeschrieben. Die Einstufung für die vorgesehene Priorisierung je Haltestelle erfolgt anhand folgender Klassifizierung.

bereits vollständig barrierefrei	0
bereits teilweise barrierefrei	1
Ausbau bis 2022	2
Ausbau bis 2024	3
Ausbau bis 2026	4
Ausbau nach 2026 oder kein Ausbau	5

10.2.1 Stadt Karlsruhe (Bus)

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
Karlsruhe	Beiertheim	Beiertheim West	B	5
		Bergwald	Bergwald Mitte	B
		Bergwaldschule	B	0
		Elsa-Brändström-Straße	B	4
		Fridtjof-Nansen-Straße	B	4
		Hooverstraße	B	4
	Bulach	Friedhof	C	5
		West	C	0
	Daxlanden	Agathenstraße	B	5
		Ankerstraße	B	4
		August-Dosenbach-Straße	B	4
		Karl-Delisle-Straße	B	4
		Mauerweg	B	4
		Turnerstraße	B	5
		Durlach	Am Heegwald	B
	An der Fayence		B	4
	Auf der Breit		C	5
	August-Macke-Straße		B	4
	Blattwiesenstraße		B	0
	Brühlstraße Mitte		B	0
	Dieselstraße		B	0
	Dürrbachstraße		B	3
	Dürrenwettersbacher Straße		C	5
	Eisenhafengrund		B	0
	Ellmendinger Straße		D	5
	Erich-Heckel-Straße		B	5
	Ernst-Barlach-Straße		B	4
	Friedhof	B	0	
	Geigersberg	B	4	
	Gudrunstraße	B	5	
	Karlsruhe-Durlach Bf	A	5	

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Karl-Weysser-Straße	B	0
		Käthe-Kollwitz-Straße	B	5
		Kieselweg	D	5
		Killisfeld	B	0
		Killisfeldstraße	D	5
		Lerchenberg	B	0
		Lußstraße	B	5
		Max-Beckmann-Straße	B	4
		Max-Liebermann-Straße	B	5
		Maybachstraße	B	0
		Neßlerstraße	C	1
		Ochsentorstraße	B	0
		Ostmarkstraße	D	5
		Ottostraße (Fiduciastraße)	B	4
		Ottostraße (Ottostraße)		5
		Paracelsusklinik	B	0
		Parkschlössle	B	0
		Rommelstraße	B	5
		Schlesier Straße (Ost)	B	5
		Schlesier Straße (West)	D	4
		Schlossplatz	A	0
		Steiermärker Straße	D	5
		Talstation (140m)	B	5
		Thomashof	D	4
		Tiefbauamt	B	5
		Tiefentalstraße	C	1
		Turmberg	A	5
		Wachhausstraße	B	0
		Zündhüte	A	0
	Grötzingen	Am Schwalbenloch	B	5
		An der Pfinz	B	5
		Augustenburg	B	0
		Büchelbergstraße	B	5
		Eisenbahnstraße	B	0
		Emil-Arheit-Halle	D	4
		Fikentscherstraße	B	5
		Fröbelstraße	B	0
		Greschbachstraße	C	5
		Grötzingen Bahnhof	B	0
		Grötzingen Nord		4

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Gustav-Hofmann-Straße	B	5
		Heilig-Kreuz-Kirche	B	0
		Im Sonntal	B	5
		Karl-Leopold-Straße	B	1
		LTZ Augustenberg	C	5
		Ohmstraße	B	5
		Paul-Rein-Straße	B	5
		Pfinzhof	C	4
		Rathaus	B	4
		Ringelberghohl	B	5
		Rossweid	C	5
		Staigstraße	B	0
		Vogelsang	B	5
		Weidbruch	C	5
	Grünwettersbach	Heinz-Barth-Grundschule	B	5
		Mitte	B	3
		Rathaus	B	0
		Seniorenresidenz	B	0
	Grünwinkel	Friedhof Grünwinkel	B	0
	Hagsfeld	An der Tagweide	C	5
		Brückenstraße	B	0
		Elfmorgenbruch	B	4
		Fächerbad	B	0
		Hagsfeld Bahnhof	B	4
		Hallesche Allee	C	4
		Julius-Bender-Straße	B	5
		Neue Wiesen	C	1
		Nord	C	5
		Oberdorfstraße	B	1
		Pfizer	C	5
		Printzstraße	C	5
		Schäferstraße	B	5
		Schwetzingen Straße	B	0
		Storrenacker Mitte	A	0
		Storrenacker Nord	B	1
		Storrenacker Süd	B	4
		Süd	B	0
	Hohenwettersbach	Medersbuckel	B	3
		Mitte	B	0

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Rathaus	B	0
		Tagelöhnergärten	B	0
	Karlsruhe	Albtalbahnhof	B	0
		Am Kanalweg	B	0
		Andreas-Hofer-Straße	C	5
		Augartenstraße	B	5
		August-Bebel-Straße	B	0
		Barbaraweg	B	0
		Barbarossaplatz	A	4
		Belchenplatz	B	0
		Benzstraße	C	5
		Berliner Straße (Hertzstraße)	B	0
		Berliner Straße (Landauer Str)		4
		Bernsteinstraße	B	0
		Binger Straße	B	1
		Birkenweg	C	5
		Blohnstraße	B	0
		Breite Straße	B	3
		Büchiger Allee	A	3
		Campus Ost		4
		Dammerstock	B	0
		Duale Hochschule	B	5
		Durlacher Tor / KIT-Campus Süd	A	0
		Durmersheimer Straße	B	0
		Ebertstraße	A	0
		Edelbergstraße	A	0
		Eichelbergstraße	B	0
		Emil-Gött-Straße	B	0
		Entenfang	A	5
		Erlenweg	D	5
		Europahalle/Europabad	A	4
		Europapl./Postgalerie (Kaiser)	A	4
		Europaplatz (Sparkasse)	A	5
		Falterweg	B	4
		Feierabendweg	B	5
		Frankenthaler Straße	B	0
		Gebhardstraße	B	3
		Germersheimer Straße	B	0
		Gottesauer Platz / BGV	A	0
		Griesbachstraße	A	5

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Grünwinkler Straße	B	0
		Hardecksiedlung	B	0
		Hauptbahnhof Süd	A	5
		Hauptfriedhof	A	3
		Hbf Vorplatz	A	5
		Heidehof	B	0
		Hertzstraße	B	1
		Hirtenweg/Technologiepark	D	5
		Holtzstraße	B	0
		Hornisgrindestraße	B	0
		Hübschstraße	B	4
		Junker-und-Ruh-Straße	C	5
		Kaiserslauterner Straße	A	0
		Kärcherstraße	B	0
		Karlsruhe West	C	5
		Kühler Krug	B	0
		Kunstakademie / Hochschule	A	5
		Kurt-Schuhmacher-Straße		0
		Lameyplatz	D	5
		Landauer Straße	B	5
		Landgrabenstraße	B	0
		Lilienthalstraße	B	5
		Linkenheimer Tor	B	0
		Links der Alb	B	0
		Liststraße	C	5
		Lorenzstraße/ZKM	A	1
		Madenburgweg	B	0
		Neckarplatz	B	3
		Neue Anlage Straße	B	3
		Neureuter Straße	B	5
		Nürnberger Straße	B	3
		Pappelallee	B	4
		Pastor-Felke-Straße	B	0
		Petergraben	B	5
		Poststraße	B	0
		Rintheimer Querallee	C	0
		Schloss Rüppurr	D	5
		Schützenhaus	B	4
		Schweigener Straße	B	0
		Schwimmschulweg	B	0

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Sinner (Durmersheimer Straße)	B	0
		Sinner (Zeppelinstraße)	C	4
		St. Josef Kirche	B	0
		St. Vincentius Krankenhaus	A	0
		Stadtwerke	B	4
		Staufenbergweg	B	5
		Stephanienbad	B	5
		Stresemannstraße	B	0
		Studentenhaus	B	4
		Südenschule	A	1
		Synagoge	A	5
		Trierer Straße	A	0
		TÜV	B	0
		Vogesenbrücke	B	0
		Wattkopfstraße	B	0
		Weierhof	B	3
		Weinbrennerplatz	B	0
		Weißbürger Straße	B	0
		Weißes Haus	B	1
		Welfenstraße	B	1
		Wildparkstadion KSC	C	1
		Wilhelm-Kolb-Straße	B	5
		Windeckstraße	B	3
		Wolfartsweierer Straße	B	1
	Knielingen	Bruchweg	C	5
		Eggensteiner Straße	B	5
		Egon-Eiermann-Allee	B	5
		Elsternweg	C	5
		Herweghstraße	A	0
		Husarenlager	C	5
		Jakob-Dörr-Straße	C	5
		Kolbengärten	C	5
		Landeckstraße	B	0
		Lassallestraße	C	
		Max-Dortu-Straße	C	5
		Nord	B	5
		Pionierstraße	B	0
		Reinmuthstraße	B	5
		Rheinbergstraße	C	0
		Siemensallee	C	5

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Sudetenstraße	B	5
	Neureut	Alte Kreisstraße	B	5
		Am Bachkanal	C	5
		Am Hubengut	B	5
		Am Zinken	C	5
		An der Trift	B	5
		Bachenweg	B	5
		Bärenweg	B	0
		Blankenlocher Weg	B	0
		Dammweg	B	0
		Donauschwabenstraße	B	5
		Flughafenstraße	C	0
		Forlenweg	B	0
		Friedhof	A	4
		Grünewaldstraße	A	5
		Holbeinstraße	B	5
		Im Kleinen Bruch	C	5
		Kirche	B	5
		Kirchfeld Fortuna	B	0
		Kirchfeld Nord	B	0
		Mitteltorstraße	A	4
		Moldaustraße	B	5
		Rosmarinweg	B	0
		Spöcker Straße	B	1
		Südschule	A	5
		Waldenserkirche	A	5
		Welschneureuter Straße	B	0
	Oberreut	Albert-Braun-Straße	A	0
		Badeniaplatz	B	1
		Bernhard-Lichtenberg-Straße	B	5
		Eugen-Geck-Straße	B	0
		Eva-Maria-Buch-Straße	B	3
		Johanna-Kirchner-Straße	B	0
		Oberreut Realschule	C	5
		Rudolf-Breitscheid-Straße	B	0
		Wilhelm-Leuschner-Straße	A	5
		Zentrum	A	3
	Palmbach	Im Kloth	B	0
		Kirche	B	0
		Rudolf-Link-Straße	C	3

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Winterrot	B	0
	Rüppurr	Battstraße	D	5
		Hegaustraße	D	5
		Heinrich-Heine-Ring	D	5
		Märchenring	D	5
		Prinzenweg	D	5
	Stupferich	Auf der Römerstraße	C	3
		Efeustraße	C	5
		Gerberastraße	C	0
		Karlsbader Straße	B	5
		Kirche	A	0
		Pfefferäcker	B	0
		Rathaus	B	0
		Rebgärtenstraße	B	3
		Rieslingstraße	B	3
		Wiesentalstraße	B	5
	Waldstadt	Breslauer Straße	C	3
		Elbinger Straße (West)	B	3
		Europäische Schule	B	5
		Glogauer Straße	B	5
		Kolberger Straße	B	3
		Schneidemühler Straße	B	3
		Zentrum	B	5
	Wolfartsweier	Mitte	B	3
		Nord	B	0
		Süd	B	0

10.2.2 Stadt Karlsruhe (BOStrab)

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch VBK/AVG*	Priorisierung VBK/AVG		
Karlsruhe	Daxlanden	Altrheinbrücke	A	5		
		Ankerstraße	A	4		
		Dornröschenweg	A	0		
		Hammweg	A	4		
		Karl-Delisle-Straße	A	0		
		Kirchplatz	A	4		
		Mauerweg	A	4		
		Nussbaumweg	A	0		
		Rappenwört	A	0		
		Thomas-Mann-Straße	A	0		
		Waidweg	A	4		
		Durlach	Durlach	Auer Straße/Dr. Willmar Schwabe	A	0
				Ellmendinger Straße	A	1
				Friedrichschule	A	5
Gritznerstraße	A			1		
Hubstraße	A			5		
Durlach Bahnhof (Gl. 11/12)	A			5		
Karl-Weysser-Straße	A			0		
Killisfeldstraße	A			1		
Ostmarkstraße	A			1		
Schlesier Straße (West)	A			1		
Schlossplatz	A			0		
Steiermärker Straße	A			1		
Turmberg	A			5		
Untermühlstraße	A			0		
Hagsfeld	Hagsfeld	Zündhüte	A	1		
		Fächerbad	A	4		
		Geroldsäcker	A	0		
		Hagsfeld Bahnhof	A	0		
		Jenaer Straße	A	0		
		Reitschulschlag	A	1		
		Süd	A	0		
		Karlsruhe	Karlsruhe	Albtalbahnhof	A	5
				Arbeitsagentur	A	1
				Augartenstraße	A	0
				August-Bebel-Straße	A	1
				Bannwaldallee	A	5
				Barbarossaplatz	A	1
				Duale Hochschule	A	1
Dunantstraße	A			0		
Durlacher Tor / KIT-Campus Süd (Tunnel)	A			0		
Durlacher Tor / KIT-Campus Süd (Durlacher Allee)	A			0		

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch VBK/AVG*	Priorisierung VBK/AVG
		Durlacher Tor / KIT-Campus Süd (Karl-Wilhelm-Str.)	A	0
		Ebertstraße	A	0
		Eckenerstraße	A	0
		Entenfang (Am Entenfang)	A	1
		Entenfang (Lameystraße)	A	0
		Entenfang (Südost Ri. Entenfang)	A	5
		Essenweinstraße	A	0
		Ettlinger Tor/Staatstheater (Kriegsstraße)	A	0
		Ettlinger Tor/Staatstheater (Tunnel)	A	0
		Europahalle/Europabad	A	1
		Europapl./Postgalerie (Kaiser)	A	0
		Europapl./Postgalerie (Tunnel)	A	0
		Europapl./Postgalerie (Karlstraße)	A	5
		Feierabendweg	A	5
		Gottesauer Platz / BGV	A	0
		Händelstraße	A	5
		Hardecksiedlung	A	1
		Hauptfriedhof (Haid-und-Neu-Straße)	A	0
		Hauptfriedhof (Tullastraße)	A	0
		Haus Bethlehem	A	0
		Hbf Vorplatz	A	5
		Heidehof	A	1
		Hertzstraße	A	5
		Hirtenweg/Technologiepark	A	5
		Hübschstraße	A	5
		Karlstor / Bundesgerichtshof (Kriegsstraße)	A	0
		Karlstor / Bundesgerichtshof (Karlstraße)	A	0
		Karl-Wilhelm-Platz	A	5
		Knielinger Allee / Städtisches Klinikum	A	1
		Kolpingplatz	A	0
		Konzerthaus	A	5
		Kongresszentrum (Tunnel)	A	0
		Kongresszentrum (Volkwohnung)	A	1
		Kronenplatz (Fritz-Erler-Str.)	A	0
		Kronenplatz (Tunnel)	A	0
		Kühler Krug	A	0
		Kunstakademie / Hochschule	A	1
		Kurt-Schumacher-Straße	A	1
		Kußmaulstraße / Städtisches Klinikum	A	0
		Lameyplatz	A	5
		Landesbausparkasse	A	1

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch VBK/AVG*	Priorisierung VBK/AVG
		Lessingstraße	A	0
		Lilienthalstraße	A	1
		Marktplatz Kaiserstraße (Tunnel)	A	0
		Marktplatz Pyramide (Tunnel)	A	0
		Mathystraße (Mathystraße)	A	5
		Mathystraße (Karlstraße)	A	0
		Mühlburg West	A	5
		Mühlburger Feld	A	0
		Mühlburger Tor (Grashofstraße)	A	0
		Mühlburger Tor (Kaiserallee)	A	0
		Neureuter Straße	A	5
		Ostendstraße	A	0
		Otto-Sachs-Straße	A	5
		Philipp-Reis-Straße	A	0
		Philippstraße	A	1
		Poststraße	A	1
		Rheinhafen	A	5
		Rheinhafenstraße	A	5
		Rüppurrer Tor (Kriegstraße)	A	0
		Rüppurrer Tor (Rüppurrer Straße)	A	0
		Schillerstraße	A	5
		Schloss Gottesau / Hochschule für Musik	A	1
		Sophienstraße	A	5
		Städt. Klinikum / Moltkestraße (Franz-Lust-Straße)	A	1
		Städt. Klinikum / Moltkestraße (Moltkestraße)	A	1
		Stadtwerke	A	4
		Starckstraße	A	0
		Synagoge	A	1
		Tivoli	A	5
		Tullastraße / Alter Schlachthof (Durlacher Allee)	A	0
		Tullastraße / Alter Schlachthof (Tullastraße)	A	0
		Weinbrennerplatz (Kriegsstraße)	A	0
		Weinbrennerplatz (Süd)	A	0
		Weinweg	A	0
		Welfenstraße	A	1
		Werderstraße	A	0
		Wolfartsweierer Straße	A	0
		Yorckstraße	A	0
		ZKM	A	1
	Knielingen	Eggensteiner Straße	A	5
		Egon-Eiermann-Allee	A	0
		Herweghstraße	A	5

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch VBK/AVG*	Priorisierung VBK/AVG
		Lassallestraße	A	5
		Nord	A	0
		Pionierstraße	A	0
		Rheinbergstraße	A	5
		Siemens	A	5
		Siemensallee	A	5
		Sudetenstraße	A	0
	Neureut	Heide	A	1
	Oberreut	Albert-Braun-Straße	A	1
		Badeniaplatz	A	1
		Wilhelm-Leuschner-Straße	A	0
		Zentrum	A	1
	Rintheim	Forststraße	A	0
		Rintheim	A	0
		Sinsheimer Straße	A	4
	Waldstadt	Elbinger Straße (Ost)	A	1
		Europäische Schule	A	1
		Glogauer Straße	A	4
		Im Eichbäumle	A	4
		Jägerhaus	A	1
		Osteroder Straße	A	1
		Zentrum	A	4
	Wolfartsweiler	Nord	A	0

* Kategorisierung für Schiene ist vorgegeben

10.2.3 Landkreis Karlsruhe (Bus)

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
Bad Schönborn	Langenbrücken	Friedhof	A	3
		Grundschule	A	3
		Ochsen	B	3
		Polizei	A	3
		Südring	B	3
	Mingolsheim	Ahornstraße	A	3
		Bad Schönborn-Kronau	B	3
		Bruchsaler Straße	B	1
		Kurpark	B	3
		M.-Ende-Schule	A	3
		Rochus-Klinik	A	3
		Schettler-Weil-Klinik	A	3
		Schulzentrum	B	3
		Thermarium	B	3
		Volksbank	B	3
Bretten	Bretten	Albert-Einstein-Str.	B	5
		Alte Post	B	5
		Anne-Frank-Str.	A	0
		Bahnhof	B	0
		Derdinger Straße	A	4
		Gölshäuser Lücke	A	0
		Gymnasium	A	4
		Hohberghaus	A	4
		Im Grüner	A	4
		Otto-Hahn-Str.	A	0
		Pforzheimer Straße	A	4
		Rechbergklinik	A	4
		Ruiter Straße	A	4
		Schulzentrum	A	4
		Schwarzerdhof	D	4
		Sporgasse	A	0
		Tierpark	A	4
		Wannenweg	A	4
	Büchig	Hügellandstraße	A	4
Rathaus		B	4	
Teich/Wanne		B	4	
Diedelsheim	Eichholz	A	4	
	Friedhof	A	4	

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Joh.-Seb.-Bach-Str.	B	4
		Rathaus	B	4
		Schubertstraße	B	4
		Schule	B	4
	Dürrenbüchig	Ortsmitte	A	4
		Siedlung	C	4
	Neibsheim	Fürthstraße	A	0
		Große Gasse	A	4
		Kirche	B	4
	Rinklingen	Jahnstraße	A	4
		Kirche	B	0
	Ruit	Abzw. Ruit	D	4
		An der Steige	B	4
		Höhenstraße	C	4
		Knittlinger Straße	B	4
		Lerchenweg	B	4
		Ortsmitte	A	0
		Rotenberger Hof	D	4
		Zum kleinen Feld	B	4
	Sprantal	Sprantal	A	4
	Bretten	Albert-Einstein-Str. Nord	C	4
		Albert-Einstein-Str. Süd	C	4
		Bismarckstr.	A	4
		Brunnenstube	C	4
		Edisonstr.	C	4
		Friedhof	A	4
		Hausertalstr.	B	4
		Seniorenheim	A	4
		St. Johann	B	4
		Stadtmitte	A	4
		Virchowstr.	C	4
		Wilhelmstr.	A	4
	Diedelsheim	Diedelsheimer Höhe	A	4
	Gölshausen	Auf dem Bergel	C	4
		Kirche	A	4
Bruchsal	Bruchsal	Adolf-Bieringer-Str.	B	5
		Altenzentrum	A	1
		Am Mantel	C	5
		Ärztehaus Südstadt	A	4
		Asamstraße	A	5

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Augartenstraße	B	5
		Augsteiner	B	5
		Auweg	B	5
		Bahnhof	A	4
		Bahnhof/Hildastraße	A	4
		Bahnstadt	A	5
		Beethovenstraße	B	5
		Bergstraße	B	5
		Bürgerpark	B	4
		Bussardweg	B	5
		Campus	A	5
		Damianstor	A	5
		Dittmannswiesen	A	5
		Drosselweg	B	5
		Durlacher Straße	A	5
		E.-Blickle-Str.	B	5
		Eggerten	B	5
		Eichenweg	B	5
		Eisweiher	B	5
		Eschenweg	C	5
		Florian-Geyer-Str.	B	5
		Flugplatz	C	5
		Flüßelweg	A	5
		Friedhof	A	1
		Friedrichsplatz	A	4
		Germersheimer Str.	B	5
		Gewerbl. Bildungszentrum	C	4
		Habichtweg	B	5
		Hans-Thoma-Straße	B	5
		Haydnstraße	A	5
		Hochstraße	A	5
		Im Wendelrot	B	5
		Industriestr./L558	C	5
		Industriestraße	C	5
		Josef-Heid-Straße	B	5
		Justus-Knecht-Gymnasium	B	5
		Kaiserstraße	B	4
		Kändelweg	C	5
		Karl-Berberich-Schule	B	4
		Karlsruher Straße	A	5

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Käthe-Kollwitz-Schule	A	4
		Krankenhaus	B	5
		Krankenhaus/B3	B	1
		Kübelmarkt	A	5
		Lebenshilfe	B	1
		Liebigstraße	B	5
		Linkenheimer Weg	C	5
		Lortzingstraße	B	5
		Mozartweg	A	5
		Neutorstraße	A	1
		Paul-Gerhardt-Str.	C	5
		Pfeilerstraße	A	5
		Rendezvous	A	4
		Saalbachcenter	A	3
		Salinenstraße	B	4
		Schloss	B	4
		Schlossstraße	B	5
		Schönbornstraße	B	5
		Schwabenbrücke	C	5
		Schwetzing Str.	B	5
		Schwimmbad	A	1
		SEW	B	5
		Siemens	A	4
		Siemens Wohnheim	B	1
		Silberhölle	B	1
		Speyerer Straße	B	5
		St. Paul	B	5
		Stadtwerke	A	4
		Steinackerstraße	B	5
		Südstadt	B	5
		Weiherberg	C	5
		Weiherbergstraße	B	5
		Württembergischer Str.	B	5
		Zaisental	B	5
		Zickstraße	B	5
	Büchenau	Im Grün	B	4
		Pfarrzentrum	A	5
		Schule	B	5
		Verwaltungsstelle	A	5
	Heidelsheim	Brettener Str.	B	5

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Malzfabrik	A	5
		Marktplatz	B	5
		Pfälzer Straße	B	5
		Schwimmbad	A	1
	Helmsheim	Bahnhof	C	5
		Dossentalstraße	A	5
		Kurpfalzstraße	B	5
		Schlossbergring	B	5
		Verwaltungsstelle	B	5
	Obergrombach	Alter Kindergarten	B	5
		Friedhof	B	5
		Kirche	B	5
		Untere Au	C	5
	Untergrombach	Bahnhof	B	5
		Bahnhof Ost	B	5
		Bahnhof West	B	5
		Bruchsaler Str.	B	5
		Evangelische Kirche	B	5
		Im Sand	B	5
		Joß-Fritz-Schule	A	1
		Mitte	A	1
		Steigweg	C	5
		Wendelinusstraße	B	5
Dettenheim	Liedolsheim	Festhalle	A	3
		Friedrichstraße	C	3
		Kirchfeld	B	3
		Mitte	B	3
	Rußheim	Huttenheimer Straße	B	0
		Liedolsheimer Straße	C	3
		Mitte	B	3
		Pfinzstraße	B	5
		Rathaus	B	5
	Liedolsheim	Friedrichstraße	C	3
Eggenstein-Leopoldshafen	Eggenstein-Leopoldshafen	KIT-Campus Nord Südtor	A	0
	Leopoldshafen	Leopoldstraße	D	0
		Rheinfähre	D	5
Ettlingen	Bruchhausen	Am Sang	B	4
		Blütenstraße	A	3
		Fère-Champenoise-Str.	C	4

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Haselweg	C	4
		Oberfeld	B	3
		Westring	A	3
	Ettlingen	Adolf-Kolping-Str.	B	4
		AfB	A	3
		Albgaubad	A	3
		Am Hardtwald	C	4
		Am Lindscharren	A	3
		Bertha-von-Suttner-Schule	B	3
		Breitscheidstraße	B	4
		Buchenweg	B	4
		Bunsenstraße	A	0
		Carl-Orff-Schule	B	3
		Eichendorffgymnasium	B	3
		Einsteinstraße	B	4
		Englerstraße	C	4
		Erbprinz / Schloss	A	5
		Ettlingen Stadt	A	5
		Firma Argus	C	4
		Friedhof	B	3
		Gabelsberger Straße	B	4
		Goethe-/Bachstraße	B	4
		Hebelweg	B	4
		Hedwigshof	D	4
		Hertzstraße	B	4
		Horbachpark	A	0
		Huttenkreuzstraße	A	0
		Josef-Stöhrer-Weg	B	4
		Kiefernweg	B	3
		Kleiner Plom	C	4
		Lärchenweg	B	0
		Liebfrauenkirche	B	3
		Lindenweg	B	3
		Nobelstraße	C	4
		Pestalozzischule	B	3
		Rathaus II	A	3
		Realschule	A	4
		Rudolf-Plank-Straße	C	4
		Schröderstraße	B	4
		Schützenkreuz	C	4

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Siemensstraße	C	4
		Theodor-Heuss-Str.	B	4
		Volkshochschule	A	3
		Wasen	B	3
		Wilhelmshöhe	A	3
		Zehntwiesenstraße	A	3
		Zeppelinstraße	C	4
	Ettlingenweiler	Bürgerhalle	A	0
		Eisenstock	B	0
		Ettlinger Straße	C	4
		Im Stöck	C	4
		Keltergasse	A	3
		Scheibenhardter Straße	C	4
		Seestraße	B	3
	Oberweiler (Kr KA)	Am Haberacker	C	4
		Neuwiesenstraße	C	4
		Zentrum	B	4
	Schluttenbach	Langenacker	B	4
		Rathaus	B	0
		Schönblick	B	4
		Zellmarkstraße	B	4
	Schöllbronn	Breuerstraße	B	4
		Hinter der Kirche	C	4
		Schluttenbacher Str.	A	3
		Schule	B	3
		Schwester-Baptista-Str.	C	4
		Schwimmbad	B	4
		Stefanienstraße	B	3
	Spessart (Baden)	Brünnäckerweg	B	3
		Rotes Haus	C	4
		Schottmüllerstraße	B	4
		Strauß	B	4
		Wasserwerk	B	3
	Völkersbach	Rimmelsbacher Hof	D	4
Forst	Forst (Baden)	Bruchsaler Straße	B	3
		Buntstift	A	3
		Hambrücker Straße	B	4
		Kinzigstraße	A	3
		Kolpingstraße	B	3

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Kronauer Allee	B	3
		Löwen	B	3
		Rasthof Ost	C	4
		Rasthof West	C	4
		Weiherer Straße	A	3
Gondelsheim	Gondelsheim	Bahnhof	A	5
		Graf-Douglas-Str.	A	4
		Marktplatz	B	4
Graben-Neudorf	Graben (Baden)	Bismarckstraße	C	4
		Katholische Kirche	B	3
		Post	B	3
	Graben-Neudorf	Bahnhof	B	3
	Graben-Neudorf	Zentrum	B	3
	Neudorf (b Karlsru.)	Amalienstraße	B	3
		Festplatz	B	3
		Kirche	B	3
		Polizei	B	3
Hambrücken	Hambrücken	Bastwald	B	0
		Feuerwehrhaus	B	0
		Hofäcker	B	0
		Prinz Carl	B	0
		Schule	D	5
Karlsbad	Auerbach	Ahornweg	B	4
		Am Neubruch	D	4
		Hailerstraße	C	4
		Rathaus	B	4
		Rosenweg	C	4
		Siedlung	D	4
		Zehntstraße	D	4
	Ittersbach	Baumgartenstraße	D	4
		Becker-Göring-Straße	D	3
		Descostaße	C	3
		Hochmühle	D	5
		Industriegebiet	C	3
		Ittersbach	B	4
		Ittersbach Rathaus	B	4
		Oberer Wasen	D	3
		Pfintalstraße	D	3
		Wasenhalle	D	3

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
	Langensteinbach	Aussiedlerhöfe	D	5
		Draisstraße	D	3
		Hertzstraße	C	3
		Ittersbacher Straße	C	5
		Kirche	C	3
		Klinikum	A	5
		Langensteinbach	B	5
		Schulzentrum	B	5
		Schwimmbad	D	4
		Volksbank	D	4
		Wilferdinger Straße	D	4
	Mutschelbach	Altes Schulhaus	B	4
		Baum	D	3
		Rathaus	B	3
		Sonnenberg	D	4
		Wiesenstraße	B	3
Karlsdorf-Neuthard	Karlsdorf	Brühlstraße	A	3
		Kirche	B	0
		Ostendstraße	B	4
		Rathaus	B	4
		Rathausstraße	A	5
	Neuthard	Büchenauer Str.	A	0
		Mitte	B	3
		Nord	B	0
		Süd	B	5
Kraichtal	Bahnbrücken	Bahnhof	B	4
		Gochsheimer Str.	C	5
		Kindergarten	C	5
		Rathaus	A	4
	Gochsheim	Bauerbacher Straße	C	0
		Kirche/Schule	B	5
		Krone	C	5
		Milchhaus	B	5
	Landshausen	Röhrbrunnen	A	0
	Menzingen	Bahnhof	B	5
		Heilbronner Str.	B	5
		Rathaus	A	4
		Schule	A	5
	Münzesheim	Bahnhof	A	4

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Karlsruher Straße	A	5
		Schulzentrum	B	4
	Neuenbürg	Raiffeisenbank	A	4
	Oberacker	Rathaus	A	4
	Oberöwisheim	Bahnhof	A	4
		Feuerwehrhaus	B	5
		Friedhof	A	5
		Neuenwegstraße	B	5
		Schule	C	5
	Unteröwisheim	Bruchsaler Straße	A	5
		Schule	B	4
	Oberöwisheim	Friedhof West/Ost	B	4
		Friedhof Nord/Süd	B	4
Kronau	Kronau	Bahnhofstraße	A	0
		Gewerbegebiet Heidig	C	0
		Mozartstraße	B	0
		Post	A	3
		Raiffeisen	B	0
Kürnbach	Kürnbach	Flehinger Str.	B	4
		Hessenstraße	B	4
		Ober-Tor-Platz	B	4
Linkenheim-Hochstetten	Hochstetten	Grenzstraße	A	0
		Mitte	C	0
		Waldstraße	B	0
		West	B	0
Malsch	Malsch (Kr Ka)	Adler	B	3
		Am Fischweier	B	3
		Am Hänfig	B	3
		Bahnhof (Industriegebiet)	C	3
		Benzstr. (Durchgang)	C	3
		Durmshheimer Straße	C	4
		Fuchseck	C	3
		Hadermark	C	3
		Hans-Thoma-Schule	B	3
		Heckenäcker	C	3
		Kesselstraße	B	4
		Kreuzstraße	A	3
		Linde	B	3
		Linde (Schleife)	B	0

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Malsch	B	3
		Mozartstraße	C	3
		Murgtaler Straße	C	4
		Neumalsch	C	3
		Ottostraße	C	3
		Rathaus	A	3
		Weite Str.	B	4
	Sulzbach	Sulzbach	A	4
	Völkersbach	Am Sportplatz	C	4
		Brunnen	B	3
		Dreschhalle	B	4
		Lamm	B	4
		Post	B	3
		Schwarzwaldstraße	C	4
	Waldprechtsweier	Lange Str.	C	4
		Waldprechtsweier	B	4
Marxzell *	Burbach	Burbach Spiegelstraße	A	4
	Marxzell	Marxzell	A	5
	Pfaffenrot	Carl-Benz-Schule	A	3
		Im Neufeld	A	3
		Im Strietwälle	C	4
		Karlsruher Straße	A	3
		Kirche	A	3
		Pforzheimer Straße	A	4
		Schwarzenbusch	C	5
	Schielberg	Lamm	B	4
		Rathaus	A	4
		Wässergraben	A	5
Oberderdingen	Flehingen	Bahnhof Flehingen	B	4
		Kraichtalstraße	B	4
		Ortsmitte	B	4
		Schlossgartenhalle	B	5
	Großvillars	Kirche	B	4 / 5
		Schule	B	5
		Wilfenberg	B	4
	Oberderdingen	Allmend	C	4
		Amthof	B	4 / 5
		Blanco Verwaltung	B	4
		Blanco Werk III	C	5

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Freibad	B	4
		Kelterplatz	B	4
		Langwiesenstraße	B	4
		Oberderdingen-Flehingen	B	4
		Ortsmitte	B	4
		Schulzentrum	A	1
		Sternenfelser Str.	B	5
Oberhausen-Rheinhausen	Oberhausen	Hammelsäcker	B	4
		Jahnstraße	A	3
		Kirchplatz	B	4
		Schule	B	4
		Tonwerk	A	3
		Weiherweg	A	3
	Rheinhausen	Ostenstraße	B	4
		Tullahalle	B	0
Östringen	Eichelberg	Brunnen	A	3
	Odenheim	Bahnhof	A	3
		Eppinger Straße	B	3
		Felsenkeller	C	4
		Kirchstraße	B	3
		Schindelberg	D	5
		Schule	C	4
	Östringen	Alte Post	A	3
		Freibad	D	0
		Johann-Strauß-Straße	A	3
		Mitte	A	3
		Mozartstraße	A	3
		Mühlhausener Straße	C	4
		Oberdorf	B	3
		Rettigheimer Straße	B	0
		Seniorenheim	C	4
		Ullrichsbruch	D	5
	Tiefenbach	Kreuzbergsee	D	5
		Ost	B	3
		Rathaus	A	3
		Schule	C	4
		West	B	3
Pfintzal	Berghausen	Am Stadion	B	1
		Bahnhof	B	0

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Georgstraße	B	4
	Kleinsteinbach	Bockstalstraße	B	4
		Kleinsteinbach	B	5
	Wöschbach	Friedenstraße	B	4
		Im Saalbrett	B	0
		Rathaus	B	4
		Schützenhaus	C	4
		Steinstraße	B	1
	Berghausen	Keplerstraße	B	4
		Kirche	A	5
	Kleinsteinbach	Abzw. Bahnhof	A	5
		Hammerwerk	C	5
	Söllingen	Leerdamerplatz	A	5
		Rathaus	A	5
Philippsburg	Huttenheim	Hebel	D	5
		Kirche	A	0
		Philippsburger Str.	B	4
	Philippsburg	Alter Messplatz	A	0
		Dammstraße	A	0
		Goodyear	D	5
		Marktplatz	A	3
		Pulverturm	C	5
		Schulzentrum	A	4
	Rheinsheim	O.-Frey-Straße	B	5
		Schule	B	5
		Sporthalle	C	5
		Festplatz	A	3
Rheinstetten	Forchheim	Akazienweg	A	3
		Hauptstraße	A	4
		Messe Nord	C	3
		Messe/Leichtsandstraße	A	1
		Messering Mitte	C	5
		Messering Süd	C	3
		Rupprechtschule	A	5
		Schwarzwaldschule	A	0
		Messe (Messe-Express)	C	4
	Mörsch	Hertzstraße	A	3
		Rheinaustraße (B36)	A	4
		Rösselsbrünnele	A	0
		Sonnenstraße	A	3

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
	Neuburgweier	Breslauer Straße	B	3
		Mitte	B	0
Stutensee	Blankenloch	Bahnhof	B	4
		Brücke L559	C	5
		Kreisel/L559	C	4
		Nord	A	4
		Schloss Stutensee	D	5
		Schulzentrum	B	1
	Spöck	Albert-Schweitzer-Straße	A	3
		Nord	C	3
		Richard-Hecht-Schule	A	3
		Siedlungstraße	B	3
	Staffort	Brühlstraße	A	5
		Lutherstraße	B	5
		Weingartener Straße	B	5
Sulzfeld	Sulzfeld	Amalienhof	A	4
		Bahnhof	A	1
		Ortsmitte	A	4
		Schule	A	4
Ubstadt-Weiher	Stettfeld	Bahnhof	A	5
		Bahnhof Stettfeld-Weiher	A	4
		Feuerwehrhaus	C	4
		Löwenplatz	A	0
	Ubstadt	Bahnhof	A	5
		Ort	C	4
		Rathaus	A	5
		Schulzentrum	B	5
		Stachus	A	4
		Stettfelder Straße	A	5
	Weiher	Hardtsee	A	5
		Heerstraße	B	5
		Oberdorf	B	4
		Ortsmitte	B	4
		Unterdorf	B	4
	Zeutern	Abzw. Östringen	A	5
		Ost	D	5
		Sportplatz	B	5
Waghäusel	Kirrlach	Am Kreuz	B	0
		Bruchsaler Straße	B	0

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Hinterfeld	B	0
		Kreuzstraße	B	5
		Obere Bachstraße	B	5
		Schillerschule	B	0
		Taunusstraße	B	0
		Waldpark	B	0
	Waghäusel	Bahnhof	B	3
		Haslacher Straße	B	0
		Rathaus	B	5
		Verteilerzentrum	C	0
	Wiesental	Einkaufszentrum	B	0
		Friedhof	B	5
		Karlsruher Straße	B	0
		Kirchstraße	B	5
		Mannheimer Straße	B	0
		Marktplatz	B	0
		Stefanstraße	C	5
		Weinbrennerstraße	B	0
		Vollmerseckstr.	B	0
Waldbronn	Busenbach	Albtherme	B	0
		Apotheke	B	5
		Busenbach	C	4
		Oberdorf	B	5
		Ostendstraße	B	5
		Rathausmarkt	B	5
	Etzenrot	Esternaystraße	A	3
		Etzenrot	A	4
		Feuerwehrhaus	A	5
		Strauß	A	5
		Vogesenstraße	A	0
	Reichenbach	Albert-Schweitzer-Schule	A	3 / 5
		Friedenstraße	A	5
		Friedhof	B	3
		Kulturtreff	A	5
		Kurhaus/Etzenroter Str.	A	3
		Monmouthplatz/Kurhaus	A	3
		Nelkenstraße	A	5
		Sportzentrum	A	0
	Waldbronn	Eistreff	A	3
		Ermlisgrund	C	4

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Freibad	A	0
Walzbachtal	Jöhlingen	B293	B	5
		Bahnhofstraße	A	5
		Hirtenbrunnen	A	5
		Kirchplatz	C	4
		Weingartener Str.	A	5
	Wössingen	Durlacher Allee	A	0 / 4
		Grundschule	C	0 / 4
Weingarten (Baden)	Weingarten	Bahnhof	A	4
		Bahnhof Ost	A	3
		Bahnhof West	A	3
		Bruchsaler Straße	B	4
		Burgstraße	A	3
		Jöhlinger Str.	D	0
		Kirche	B	4
		Liverdunplatz	A	3
		Luisenstraße	D	0
		Rathaus	A	4
		Rudolf-Diesel-Str.	C	5
		Sallenbusch	D	5
		Seniorenheim	D	0
		Sohl	D	5
		Tabakschopf	B	4
		Uhlandplatz	B	4
		Waldbrücke	A	3
		Walzbachhalle	A	4
Zaisenhausen	Zaisenhausen	Kelter	B	5
		Kirche	B	5

10.2.4 Landkreis Karlsruhe (BOStrab)

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch VBK/AVG*	Priorisierung VBK/AVG	
Eggenstein-Leopoldshafen	Eggenstein-Leopoldshafen	KIT-Campus Nord	A	1	
Linkenheim-Hochstetten	Hochstetten	Altenheim	A	0	
		Grenzstraße	A	1	
		Hochstetten	A	1	
	Linkenheim	Rathaus	A	0	
		Schulzentrum	A	1	
Rheinstetten	Forchheim	Hallenbad	A	1	
		Hauptstraße	A	5	
		Messe/Leichtsandstraße	A	0	
			Oberfeldstraße	A	1
	Mörsch		Am Hang	A	1
			Bach West	A	1
			Merkurstraße	A	1
			Narzissenstraße	A	5
			Rheinaustraße	A	5
			Römerstraße	A	5
			Rösselsbrünnele	A	1
Stutensee	Blankenloch	Kirche	A	5	
		Mühlenweg	A	5	
		Nord	A	1	
		Süd	A	1	
		Tolna-Platz	A	5	
		Büchig	Büchig	A	1
	Friedrichstal		Mitte	A	1
			Nord	A	1
			Saint-Riquier-Platz	A	1
Spöck		Hochhaus	A	1	
		Richard-Hecht-Schule	A	0	

* Kategorisierung für Schiene ist vorgegeben

10.2.5 Landkreis Rastatt

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
Au am Rhein	Au am Rhein	Diehl	B	5
		Elchesheimer Str.	A	4
		Industriegebiet	C	5
		Wehrstraße	A	3
		Würmersheimer Str.	A	5
		Ortmitte	A	4
Bietigheim	Bietigheim	Badenstraße	A	4
		Bietigheim (Baden)	D	5
		Rheinstraße	A	4
		Schneidergarten	C	1
Bischweier	Bischweier	Bahnhofstraße	A	4
		Kirche	A	5
		Murgtalstraße Süd	C	0
		Rathaus	A	4
		Winkelberg	B	5
Bühl	Altschweier	Grautenbach	B	4
		Kirche	A	3
		Tankstelle	B	4
	Balzhofen	Hauptfeld	B	4
		Kirche	A	3
	Bühl	A.-Stifter-Straße	C	5
		Am Froschbächle	C	5
		Arndtstr./Berliner Str.	C	5
		Bahnhof / ZOB	A	1
		Beethoven-/Robert-Schumann-Str	C	5
		Bühlertalstr/Hauptstr	B	4
		Bühlertalstr/Kappelwindeckstr	C	5
		Bußmatten I	A	0
		Bußmatten II	A	0
		Draisstraße	C	5
		Erich-Burger-Heim	B	4
		Erlenstraße	C	5
		Fridolin-Stiegler-Straße	C	5
		Gymnasium	A	5
		Henri-Dunant-Platz	C	5
Im Grün	B	4		
Industriegebiet	B	5		
Kirchgassweg	B	4		

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Klostergarten	B	1
		Krankenhaus	A	3
		Krankenhaus (Robert-Koch-Str.)	A	3
		LuK (Dieselstr.)	C	5
		LuK (Industriestr.)	C	5
		Martin-Luther-Str./Arndtstr.	C	5
		O.-Haefelin-/P.-Fischer-Str.	C	5
		Rathaus	A	0
		Rheinstraße	C	5
		Rheintalstraße	C	5
		Robert-Bosch-Straße	C	5
		Robert-Koch-Str./Bachschlossweg	B	4
		Siemensstraße	C	5
		Tankstelle Jäger	A	0
		Untere Strut	C	5
	Eisental	Abzw. Affental	B	4
		Auerhahn	C	5
		Gasthaus Weinberg	D	5
		Grundschule	A	0
		Haus Oser	B	5
		Kapelle	B	4
		Rebstock	C	5
		Traube	A	3
	Kappelwindeck	Bachschlossschule	A	3
		Brombachweg	C	5
		Einsiedelhof	B	4
		Haus Seifried	C	5
		Kirchplatz	C	5
		Klotzbergstraße	C	5
		Schreinerei Rapp	B	4
	Moos	Mooser Straße	B	4
		Weiberstraße	A	3
	Neusatz	Bach	C	5
		Dreiröhrenbrunnen	C	5
		Friedhof	B	4
		Im Heizler	C	5
		Immenstein	B	4
		Kirchbühlstraße	C	5
		Kloster	A	3
		Laube	C	5

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Löwen	B	4
		Rathaus	A	3
		Rathaus (Drei-Tore)	C	5
		Sommerseite	C	5
		Tannenweg	C	5
		Unterstmatt	D	5
		Wörth	C	5
	Oberbruch	Rathaus	C	5
		Seestraße	A	3
	Oberweier	Alte Schule	A	0
		Kapellenstraße	C	5
	Riegel	Burg Windeck	D	5
		Café Jägersteig	D	5
		Gasthaus Rebstock	C	0
		Haus König	B	4
	Rittersbach	Gasthaus Blume	B	4
		Haus Roth	C	5
		Haus Schneider	C	5
	Sand	Berghof	D	5
		Kapelle	D	5
	Vimbuch	Apotheke	B	4
		Oberhof	C	5
		Rathaus	A	0
		Real	D	5
		Tullaschule	A	3
		TÜV	C	5
		Werkstraße	C	5
	Waldmatt	Hard	C	5
		Panoramastraße	C	5
		Waldmatt	A	3
		Wolfhagweg	C	5
	Weitenung	Canadastraße	C	5
		Friedhof	B	5
		Kirchstraße	C	5
		Ottenhofen	A	3
		Pfarrhaus	C	5
		Post	C	5
		Rathaus	C	5
		Tankstelle Huck	A	3
		Wiesenweg	B	4

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Witstunger Straße	B	4
		Yburgstraße	C	5
Bühlertal	Bühlertal	Abzw. Burg Windeck	C	5
		Adlergasse	B	4
		Altes Feuerwehrhaus	B	5
		Am Rebhang	C	5
		Boosweg	C	5
		Bosch	B	4
		Boschbrücke	B	5
		Breitmatt	B	5
		Buchkopf	B	5
		Bühlerhöhe/Plättig	D	5
		Denni	C	5
		Eichwald	B	4
		Eichwaldstraße	B	5
		Eugen-Seelos-Weg	B	5
		Franziska-Höll Schule	B	5
		Friedhof Obertal	A	5
		Friedhof Untertal	A	5
		Geisloch	C	5
		Goldbergweg	C	5
		Haaberg Mitte	B	5
		Hirschbach	B	5
		Hundseck	D	5
		Josef-Schofer Schule	B	5
		Klotzberg	C	5
		Laube	B	5
		Liehenbachkapelle	B	5
		Liehenbachstr./Seniorenzentrum	A	3
		Lochweg	B	5
		Obere Büchelbach	C	5
		Oberer Haaberg	C	5
		Oberer Mocken	C	5
		Parkdeck	B	5
		Post	B	4
		Sandgrube	B	5
		Schindelpeter	B	4
		Schönbüch	B	5
		Schwarzwasen	C	5
		Schwimmbad	A	3

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Steckenhalt	B	5
		Untere Büchelbach	C	5
		Wiedenbach	C	5
		Wiedenfelsen	D	1
		Wintereck	C	5
Durmersheim	Durmersheim	Bahnhof	B	0
		Chennevieresplatz	A	3
		Friedhof	A	3
		Gymnasium	C	3
		Hans-Thoma-Straße	B	0
		Raiffeisenplatz	A	3
		Rastatter Straße	B	0
		Speyerer Straße	A	3
		Südliche Hauptstraße	B/C	3
	Durmersheim	Würmersheimer Str.	C	3
	Würmersheim	Auer Straße	A	3
		Badener Straße	C	3
		Kirche	A	3
		Rathausplatz	A	3
Elchesheim-Il-lingen	Elchesheim-Il-lingen	Durmersheimer Str.	A	0
		Friedhof	A	5
		Gemeindezentrum	A	0
		Grüner Baum	A	0
		Hammenweg	B	5
		Heimatmuseum	A	5
		Hirsch	A	5
		Speyerer Straße	A	5
Forbach	Bermersbach	Rathaus	A	4
	Erbersbronn	Erbersbronn	C	4
	Forbach	Forbach (Schwarzwald)	A	4
		Hochries	D	5
		Holdereck	D	5
		Klingenbach	A	4
		Pandurenbronn	D	5
		Rathaus	C	4
		Schindelbronn	D	5
		Schule	B	4
	Gausbach	Montana	D	5
		Rathaus	B	4

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
	Herrenwies	Dorfplatz	A	5
		Jugendherberge	C	4
	Hundsbach	Am Skihang	D	5
		Aschenplatz	D	5
		Biberach	D	5
		Brücke	C	4
		Kapellenstraße 34	D	5
		Kirche	A	4
		Viehläger Abzw. Biberkessel	D	5
		Viehläger Wendeplatz	D	5
	Kirschbaumwasen	Kaltenbach	D	5
		Kirschbaumwasen	A	4
	Langenbrand	Rathaus	A	4
		StoraEnso	B	4
		Wolfsheck	D	5
	Raumünzach	Obere Fahlbrücke	D	5
		Raumünzach	C	4
		Schwarzenbachtalsperre	B	4
		Siedlung	A	5
		Wasserfall	D	5
	Sand	Mehlskopf	B	4
Gaggenau	Bad Rotenfels	Eichelbergstraße	D	5
		Feuerwehr	D	5
		Glasersteg	B	3
		Ludwig-Erhard-Straße	B	3
		Neuberg	D	5
		Schulzentrum Dachgrube	A	3
		Thermalbad	D	5
		Winkel	D	5
	Freiolsheim	Friedhof	D	5
		Mayersbild	D	5
		Post	C	4
		Rathaus	A	4
		Waldparkplatz	D	5
	Gaggenau	Altenheim	D	5
		Baden-Badener-Straße	D	5
		Bahnhof	A	0
		Eckenerstraße	D	5
		Mercedes-Benz Werk	C	0 / 4

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Michelbacher Str.	B	3
		Neuapostolische Kirche	D	5
		Rathaus	B	4
		Sommerhalde	D	5
		Waldfriedhof	A	4
		Waldseebad	D	5
	Michelbach	Feldstraße	C	4
		Kirche	B	3
		Moosbronner Straße	C	4
		Mühlplatz	C	4
		Wiesental	B	4
	Moosbronn	Kirche	B	3
	Niederweier	Ortsstraße	C	4
	Oberweier	Freiburger Straße	D	5
		Kirche	B	3
		Sportplatz	A	4
	Ottenau	Badener Brücke	B	3
		Marxstraße	B	4
		Merkurschule	A	3
		Schwimmbad	C	4
		Sulzbacher Straße	B	5
	Selbach	Oberdorf	B	4
		Rennfeld	C	4
		Unterdorf	C	4
	Sulzbach	Oberdorf	A	5
		Unterdorf	B	3
Gernsbach	Gernsbach	Abzw. Scheuern	D	5
		Bahnhof	B	4
		Casimir-Katz-Straße	A	4
		Mitte	B	0
		Rathaus	B	3
		Weinbergstraße	D	4
	Hilpertsau	Abzw. Reichental	C	4
		Ochsen	A	4
	Kaltenbronn	Kaltenbronn	D	5
		Kreuzle	D	5
		Orgelfelsenhaus	D	5
		Rankhütte	D	5
		Schwarzmisshütte	D	5
	Lautenbach	Bürgerhaus	D	3

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Festplatz	D	3
	Obertsrot	Brücke	A	5
		Siedlung	D	3
	Reichental	Johannesplatz	B	5
		Rathaus	D	5
	Scheuern	Schafhofweg	D	5
		Schule	D	5
		Sternen	D	5
	Staufenberg	Erdbeerweg	C	5
		Mitte	B	4
		Neuhaus	D	4
		Sternen	D	5
Hügelsheim	Hardtwald	Schule Hardtwald	B	3
		Victoriastraße	C	4
	Hochfeld	Ahornbrunnen	B	3
		Tennisplätze	C	4
	Hügelsheim	Bruchweg	B	3
		Grüner Baum	B	3
		Nord	B	3
		Schwarzwaldstraße	B	3
	Söllingen	Airpark Verwaltung	A	5
Iffezheim	Iffezheim	Bruchweg	B	4
		Einkaufszentrum	A	5
		Festhalle	B	3
		Industriegebiet	C	4
		Karlstraße	C	4
		Oktorfeld	D	5
		Rennbahnstraße	B	3
		Tullastraße	B	3
Kuppenheim	Kuppenheim	Abzw. Favorite	D	5
		Bahnhof	D	5
		Cuppamare	B	3
		Feuerwehr	B	0
		Friedhof	A	0
		Rathaus	A	3
		Wörtel	D	4
	Oberndorf	Abzw. B462	D	5
		EKZ	B	3
Lichtenau	Grauelsbaum	Birkenweiher	A	4
		Salmen	A	3

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
	Lichtenau	Hirsch	A	4
		Schule	A	5
		Schwanen	B	4
		Sommerfeldstraße	B	4
	Muckenschopf	Abzw. Eichwaldstraße	A	4
		Muckenschopf	A	3
	Scherzheim	Blume	A	3
	Ulm (Lichtenau)	Rathaus	A	0
		Zinken	C	4
Loffenau	Loffenau	Breitenackerweg	B	1
		Käppele	D	5
		Marktplatz	B	4
		Obere Dorfstraße	B	4
		Schönblick	C	4
Muggensturm	Muggensturm	Bachstraße	B	4
		Bahnhofstraße	B	3
		Falkenäcker	B	4
		Feuerwehr	B	4
		Freibad	A	4
		Hauptstraße	D	5
		Karlsruher Str.	C	4
		Rastatter Str.	B	4
		Rathaus	A	3
		Schule	D	5
Ötigheim	Ötigheim	Brüchelwaldschule	D	5
		Fichtenstraße	D	5
		Milchhiesl	D	5
		Morgenstraße	D	5
		Rastatter Straße	D	5
		Rathausstraße	D	5
		Tell	D	5
Ottersweier	Breithurst	Abzw. Breithurst	D	5
		Kapelle	A	5
	Haft	Brücke Haft	A	5
	Hatzenweier	Abzw. Hatzenweier	C	5
	Hub	Hub	A	5
	Ottersweier	Kirche	A	5
		Maria Linden	B	0
		Münchhofstraße	C	5
		Schule	B	3

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Schwarzwaldstraße	A	5
	Unzhurst	Hornisgrindestraße	B	3
		Kapelle	C	5
		Schule	B	3
		Wiesenweg	C	5
	Waldmatt	Hard	B	5
	Ottersweier	Am Notbach	B	5
		Seebühl	C	5
Rastatt	Förch	Förch	A	4
	Niederbühl	Murgtalstraße	B	4
		Schule	B	5
		Siedlung	B	4
	Ottersdorf	Friedrichstraße	B	4
		Im Streibelgrund	B	4
		Kirche	B	4
		Lindenallee	B	4
		Schule	B	5
		Schule	B	5
	Plittersdorf	Blumenstraße	C	4
		Bühlstraße	B	4
		Fähre	D	0
		Freizeitparadies	D	5
		Riedstraße	C	5
		Rödereckring	B	4
		Schulstraße	B	0
	Rastatt	Agentur für Arbeit	A	4
		Akazienstraße	B	4
		Am Hasenwäldchen	B	5
		Am Köpfel	B	0
		Anne-Frank-Schule	B	4
		Bahnhof	A	3
		Bahnhof Ost	C	4
		Bahnhofstraße	B	4
		Baldenau	C	4
		Beinle	B	4
		Berliner Ring	C	4
		Bernhardusbrunnen	A	0
		Carl-Benz-Straße	B	4
		Danziger Straße	B	4
		Donaustraße	B	4

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Dr.-Schleyer-Straße	B	4
		Dreherstraße	A	4
		Eschenstraße	B	0
		Fohlenweide	C	4
		Forum Rastatt	A	0 / 5
		Franzbrücke	B	0
		Friedrich-Ebert-Straße	B	0
		Fruchthalle	B	4
		Gärtnerei Klingmann	D	5
		Gewerbepark	C	4
		Gustav-Heinemann-Schule	B	4
		Hallenbad	B	0
		Handelslehranstalt	B	5
		Im Steingerüst	C	4
		Im Wöhr	C	4
		Industriestraße	C	4
		Josef-Kilmarx-Straße	B	3
		Josefstraße	A	0
		Kapellenstraße	B	4
		Kehler Straße	B	3
		Königsberger Str.	B	3
		Krankenhaus	B	4
		Leopoldfeste	B	4
		Lessingstraße	B	4
		Lindenstraße	B	4
		Lochfeldstraße	C	4
		Lützowerstraße	A	0
		Lyzeumstraße	B	3
		Maquet	C	4
		Marktplatz	B	3
		Merceau	C	4
		Mercedes-Benz Tor 1	C	4
		Mercedes-Benz Tor 6	B	5
		Münchfeldsiedlung	B	4
		Münchfeldstraße	B	4
		Niederbühler Tor	C	4
		Oberwaldstraße	B	0
		Oranger Platz	A	3
		Ottersdorfer Straße	B	4
		Rauentaler Straße	A	4

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Real	C	4
		Realschule	B	5
		Rheinauer Gärtle	B	3
		Rheinauer Kirchweg	B	3
		Rheinauer Ring	B	3
		Rheintorstraße	A	3
		Richard-Strauß-Straße	B	0
		Richard-Wagner-Ring	B	3
		Röttererbergstraße	B	0
		Scheffelstraße	B	3
		Schillerstraße	B	3
		Schloss	B	3
		SchlossGalerie	A	0
		Stadionstraße	C	4
		Stadtfriedhof	A	4
		Tulla-Gymnasium	B	3
		Untere Wiesen	C	4
		Waldfriedhof	B	3
		Westring Nord	B	3
		Zay	A	4
		Zaystraße	B	4
		Zum Rohngraben	B	0
	Rauental	Bischweierer Str.	B	3
		Kirche	B	3
	Wintersdorf	Abzw. Bahnhof	B	3
		Bannwaldstraße	B	3
		Kirche	C	3
		Schule	B	5
		Hardbergstraße	C	5
		Karlsruher Straße	C	5
Rheinmünster	Greffern	Hallenbad	D	5
		Mittelstraße	D	5
		Volksbank	B	4
	Hildmannsfeld	Denkmal	A	3
	Schwarzach	Bahnhof	A	3
		Hauptstraße	B	3
		Leislingstraße	B	1
	Söllingen	Airpark Eisstadion	A	5
		Airpark Firma Rauch	C	5
		Airpark Terminal (FKB)	B	5

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Kirche	A	4
		Schule	B	3
	Stollhofen	Krone	A	3
		Leiberstunger Str.	D	5
Sinzheim	Halberstung	Schiftunger Straße	A	4
		Schule	B	4
	Kartung	Abzw. Winden	B	4
		Am Markbach	B	4
		Entenhof	D	5
		Kreuzstraße	B	4
		Schule	B	4
		Tiefenauer Straße	C	4
	Leiberstung	Grundschule	A	4
		Jägerstraße	A	4
		Kindergarten	B	4
		Leiboldstraße	A	4
		Weitenunger Straße	A	4
	Müllhofen	Müllhofen	B	4
		Sandbachbrücke	C	4
	Schiftung	Kirche	A	4
	Sinzheim	Bahnhof	A	4
		Fa. Wolman	B	3
		Goethestraße	B	4
		Grundschule	A	4
		Hans-Thoma-Straße	A	4
		Katholische Kirche	B	4
		Kindergarten Vormberg	B	4
		Krone	A	5
		LvK-Schule	B	1
		Matthäuskirche	A	1
		Turnhalle	B	4
	Winden	Jagdhausstraße	A	5
		Winden Schulhof	B	4
Steinmauern	Steinmauern	Elchesheimer Straße	B	3
		Gartenstraße	C	4
		Karl-Späth-Straße	D	5
		Kirche	A	3
		Rathaus	D	3
		Siedlung	C	3
		Silberaustraße	D	5

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
Weisenbach	Weisenbach	Kirchplatz	D	5
		Neudorf	D	5

10.2.6 Stadt Baden-Baden

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
Baden-Baden	Baden-Baden	Aubrücke	B	5
		Augustaplatz / Museum Burda	A	4
		Bäderviertel	C	5
		Bahnhof	A	0
		Bauernfeldstraße	B	0
		Bertholdplatz	A	0
		Birkenbuckel	C	5
		Oskar-Schlemmer-Platz	A	0
		Bretagne	B	0
		Campus Cité / VHS	A	0
		Caracalla Therme	A	0
		Dreieichenkapelle	A	0
		Ebertplatz	A	0
		Eckerlestraße	B	5
		Engel/Höhenblick	A	5
		Entenstallhütte	D	5
		Falkenstraße	B	4
		Festspielhaus	A	5
		Friedrichshöhe	B	5
		Gausplatz	B	4
		Gewerbepark Cité	B	0
		Golfplatz	D	5
		Große Dollenstraße	A	0
		Hans-Bredow-Str. (SWR)	B	4
		Hans-Thoma-Straße	C	5
		Hauptfriedhof	A	5
		Herchenbachstraße	C	5
		Robert-Koch-Straße	C	5
		Herrngut	C	5
		Hindenburgpl./Stadtbiblioth.	A	1 / 4
		Charles-de-Gaulle-Platz	B	0
		Hochstraße	C	5
		Hubertusstraße	B	0
		Kaiser-Wilhelm-Straße	C	5
		Kettenbrücke	C	5
		Kino Cité / P+R	A	0
		Kleine Dollenstraße	A	0
		Klinik Dr. Dengler	A	4

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Klostergut Fremersberg	D	5
		Klosterplatz	A	5
		Königsberger Straße	B	0
		Kronprinzenstraße	C	5
		Kuppenheimer Straße	B	0 / 5
		Kurfürstenstraße	B	5
		Kurhaus	C	4
		Leopoldplatz (Luisenstr.)	A	0
		Leopoldplatz (Sophienstr.)	A	3 / 5
		Leopoldstraße	C	5
		Lichtentaler Allee/Museen	A	0
		Lilienmattstr./Klinik Annaberg	B	4
		Rotenbachtalstraße	A	0 / 1 / 4
		Maria Halden	C	5
		Markgrafenplatz	B	5
		Marktplatz/Rathaus	C	5
		Maximilianstr./Falkenstr.	A	4
		Maximilianstraße	A	5
		Merkurwald	A	0
		Moltkestr./Rosengarten	C	5
		Neues Schloss	C	5
		Obere Breite	C	5
		Obere Prinz-Weimar-Str.	B	5
		Obere Schußbach	B	5
		Ooswinkel	B	4
		Otto-Flake-Straße	C	5
		Pariser Platz Cité	B	0
		Quettigstaffeln	C	5
		Rheumazentrum	A	5
		Römerweg	C	5
		Schirmhofweg	B	1 / 5
		Schußbachstraße	B	4
		Schwarzwaldstraße	B	0
		Schweigrother Platz	A	1 / 5
		Shopping Cité	A	0
		Sinzheimer Straße	A	0
		Solmsstraße	A	5
		Stadelhoferstraße	B	4
		SWR Funkgelände	C	5
		Tiergarten/cts-Klinik	B	4 / 5

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
		Untere Prinz-Weimar-Str.	B	4
		Im Metzenacker	A	0
		Voglergasse	C	5
		Waldcafé	D	5
		Waldseestr./Verfassungsplatz	A	4
		Werderstraße	C	5
		Wilhelm-Drapp-Str.	B	1 / 5
		Wörthstraße	A	4
	Balg	Baumackerstraße	B	4
		Friedhof	B	0
		Gaßeck	B	0
		Kirche	B	0
		Klinik Balg	A	4
	Ebersteinburg	Kapelle	B	4
		Klinik Ebersteinburg	A	4
		Waldkapelle	D	5
		Wolfsschlucht	C	5
	Gallenbach	Gallenbach	B	5
	Geroldsau	Dr. Fecht Waldheim	D	5
		Geroldsauer Mühle	A	0
		Heschmattweg	B	3 / 4
		Malschbacher Straße	C	5
		Schmiegrankweg	C	5
		Schule	B	4
		Schwänenwasen	D	5
		Zimmerplatz	D	5
	Haueneberstein	Industriegebiet	C	0
		Karlsruher Straße	A	0
		Robert-Bosch-Straße	B	5
		Siemensstraße	B	5
		Waldstraße	B	5
	Lichtental	Bildeiche	B	5
		Brahmsplatz	A	4
		Höllhäuserweg	B	0
		Lerchenbergweg	B	5
		Lichtental	A	1 / 4 / 5
		Oberbeuern	B	0
		Sauersbosch	B	1 / 5
		Steinackergasse	B	5
	Malschbach	Malschbach	C	0

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenname	Kategorisierung durch die Kommunen	Priorisierung durch die Kommunen
	Neuweier	Buchgasse	B	1
		Kirche	A	1 / 5
		Schneckenbach	C	5
		Winzergenossenschaft	B	4
	Sandweier	Autobahnkirche	C	5
		Mitte	B	0
		Mühlstraße	B	4
		Nord	B	4
		Südring	B	4
	Steinbach	Alte Landstraße	C	5
		Grabenstraße/Postplatz	A	4
		Hohlgasse	B	4
		Poststraße/Postplatz	A	0
		Rebland	C	0
		Schule	B	4
		Steinbacher Str./Postplatz	A	4
		Umweger Straße	C	5
		Vimbucher Straße	C	5
		Yburgstraße/Postplatz	A	0
		Yburgstraße/Sportschule	B	5
		Alte Ziegelei	B	4
	Varnhalt	Am Kirchberg	B	4
		Im Lindenbosch	B	1 / 4
		Kirche	B	4 / 5

10.3 Liniensteckbriefe

Im Folgenden wird das bestehende ÖPNV-Angebot im rechtsrheinischen KVV-Gebiet je Linie beschrieben und damit auch, entsprechend Kapitel 4.2 als Sollangebot definiert. Auf folgende Besonderheiten wird hingewiesen:

- Eisenbahnverkehre einschließlich der S-Bahn- und Stadtbahnverkehre in der Aufgabenträgerschaft des Landes Baden-Württemberg und des Zweckverbands Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd werden als integrierter Teil des Nahverkehrsangebots nachrichtlich aufgeführt.
- Das Angebot wird, soweit möglich, einheitlich anhand der in Kapitel 4.1 definierten Verkehrszeiten zusammengefasst.
- Insbesondere bei der Schiene existieren aufgrund teilweise sehr langlaufender Wege Fahrten über die Abgrenzungen der Verkehrszeiten. Darauf wird nicht explizit in den Steckbriefen hingewiesen.
- Einsatzfahrten führen morgens zu unvertakteten Angeboten. Dies wird kenntlich gemacht, tatsächliche Verdichtungen/Ausdünnungen werden beschrieben.
- Handlungsbedarfe aus den Infrastrukturmaßnahmen, aus der Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2014 übernommenen Maßnahmen (Kapitel 10.1.3), aus der Schwachstellenanalyse (Kapitel 9) und weiteren Maßnahmen aus Kapitel 8 werden je Linie aufgeführt, sofern eine eindeutige Zuordnung zu den Linien möglich ist. Gegebenenfalls werden linienspezifisch noch weitere Handlungsbedarfe aufgeführt.
- Im Landkreis Karlsruhe werden Busverkehre in den Schwachverkehrszeiten grundsätzlich nur noch optional vorgesehen, um diese – wo verkehrlich sinnvoll – durch On-Demand-Verkehre ersetzen zu können.
- Die Sortierung der Liniensteckbriefe erfolgt je Aufgabenträger nach den Liniennummern.

10.3.1 SPNV nachrichtlich

RE1

Karlsruhe Hbf – Karlsruhe-Durlach – Pforzheim Hbf – Mühlacker – Vaihingen (Enz) – Stuttgart Hbf – Schorndorf – Schwäbisch Gmünd – Aalen

Regionalexpress

-
Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg

Rahmenbedingungen:
Änderungen bei Linienwegen mit Stuttgart 21

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:30	01:15	30/60/30 min	30/60/30 min	30/60/30 min
Sa	06:00	01:15	-	NVZ 30/60/30 min	SVZ 30/60/30 min
So	06:00	01:15	-	-	SVZ 30/60/30 min

Besonderheiten Alle 120 min kein Halt in Wilferdingen-Singen

Handlungsbedarf -

RB17a

MEX17a

(Bad Wildbad – Neuenbürg (Württemberg) /Karlsruhe Hbf -) Pforzheim Hbf – Mühlacker –
Vaihingen (Enz) – Bietigheim-Bissingen – Ludwigsburg – Stuttgart Hbf

Regionalbahn
Metropolexpress

-
Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg

Rahmenbedingungen:
Änderungen bei Linienwegen mit Stuttgart 21

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:15	00:45*	30 min	30 min	30 min
Sa	*	*	-	NVZ 30 min	SVZ 60 min
So	*	01:15	-	-	SVZ 60 min**

Besonderheiten * Verlängerter Nachtverkehr in Nächten auf Sa/So/F im 120-min-Takt

** Sonntags zwischen ca. 10:00 und 21:00 Uhr 30-min-Takt

Handlungsbedarf -

RB17c

MEX17c

Bruchsal – Bretten – Mühlacker – Vaihingen (Enz) – Bietigheim-Bissingen – Ludwigsburg – Stuttgart Hbf

**Regionalbahn
Metropolexpress**

-
Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg

Rahmenbedingungen:
Änderungen bei Linienwegen mit Stuttgart 21

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:45	02:00*	30 min	30 min	60 min
Sa	*	*	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	*	02:00	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten * Verlängerter Nachtverkehr in Nächten auf Sa/So/F

Mo-Fr 60-min-Takt von 09:00-12:00 Uhr auf der Gesamtstrecke, danach nur noch zwischen Bretten und Mühlacker.

Handlungsbedarf -

RB41

Karlsruhe Hbf – Ettlingen West – Malsch – Rastatt – Gaggenau – Gernsbach – Forbach (Schwarzwald) – Baiersbronn – Freudenstadt – Herrenberg

Regionalbahn

-

Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg

Rahmenbedingungen:

Das Angebot ist zwischen Karlsruhe und Rastatt durch die RB44 und zwischen Rastatt und Forbach durch die S8 überlagert. Nach Inbetriebnahme Rastatter Tunnel wird das Fahrplanangebot angepasst.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:15	19:45	60 min	60 min	60 min
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten Einzelne Taktfahrten entfallen, es verkehrt Linie S81

Angebot nur bis 09:00 Uhr und wieder ab 12:00 Uhr

Handlungsbedarf -

RB44

Karlsruhe Hbf – Ettlingen West – Malsch – Rastatt – Baden-Baden – Bühl (Baden) – Achern

Regionalbahn

-
Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg

Rahmenbedingungen:

Das Angebot ist zwischen Karlsruhe und Rastatt durch die RB41 die S71 und die S81 und zwischen Rastatt und Bühl durch die S7 und ebenfalls durch die S71 überlagert. Nach Inbetriebnahme Rastatter Tunnel wird das Fahrplanangebot angepasst.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	08:45	02:00*	60 min	60 min	60 min
Sa	06:30	03:00	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	07:45	02:00	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten * Verlängerter Nachtverkehr in Nächten auf Sa/So/F

Mo-Fr bis 17:30 Uhr: Bedienung nur zwischen Karlsruhe und Rastatt, bis 19:30 Uhr nur bis Baden-Baden

Sa/So von 10:30 bis 20:45 Uhr: Bedienung nur zwischen Karlsruhe und Rastatt, zwischen 18:30 und 20:45 Uhr teilweise kein Angebot, wird ersetzt durch S71

Handlungsbedarf -

RB51

Karlsruhe Hbf – Karlsruhe West – Karlsruhe-Mühlburg – Karlsruhe-Knielingen – Wörth (Rhein) – Kandel – Winden (Pfalz) – Landau Hbf – Maikammer-Kirrweiler – Neustadt (Weinstr.) Hbf

Regionalbahn

-

Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg und Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZÖPNV RLP Süd)

Rahmenbedingungen:

Auf dem Abschnitt Karlsruhe – Wörth ist das Angebot durch die S3 und auf der gesamten Strecke durch die RE6 überlagert.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:30	23:30	60 min	60 min	60 min
Sa	05:30	01:00	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	07:00	01:00	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten In der Morgen-HVZ in Richtung Karlsruhe zwei zusätzliche Fahrten

Handlungsbedarf -

RE17b

Bruchsal – Bretten – Mühlacker

Regionalexpress

-
 Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	07:00	20:30	120 min	120 min	120 min
Sa	08:00	22:00	-	NVZ 120 min	SVZ 120 min
So	08:00	22:00	-	-	SVZ 120 min

Besonderheiten -

Handlungsbedarf -

RE2

Karlsruhe Hbf – Rastatt – Baden-Baden – Bühl (Baden) – Achern – Offenburg – Hausach – Villingen (Schwarzwald) – Donaueschingen – Radolfzell – Konstanz

Regionalexpress

-

Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg

Rahmenbedingungen:

Auf dem Abschnitt Karlsruhe – Achern ist das Angebot durch die Stadtbahn sowie den RE7 überlagert.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:45	23:00	60 min	60 min	60 min
Sa	04:45	23:00	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	04:45	23:00	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten -

Handlungsbedarf -

RE4

Karlsruhe Hbf – Graben-Neudorf – Germersheim – Speyer – Ludwigshafen (Rhein) – Frankenthal – Worms – Mainz – Frankfurt (Main)

Regionalexpress

-

Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg und Land Rheinland-Pfalz

Rahmenbedingungen:

Auf dem Abschnitt Karlsruhe – Graben-Neudorf ist das Angebot durch die S9 überlagert. Auf dem Abschnitt Germersheim – Graben-Neudorf ist das Angebot durch die S-Bahn S33 überlagert.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:15	22:30	120 min	120 min	120 min
Sa	08:00	22:30	-	NVZ 120 min	SVZ 120 min
So	07:45	22:30	-	-	SVZ 120 min

Besonderheiten In der HVZ morgens eine verdichtende Fahrt nach Norden und nachmittags nach Süden

Handlungsbedarf -

RE40

Karlsruhe Hbf – Ettlingen West – Malsch – Rastatt – Gaggenau – Gernsbach – Forbach (Schwarzwald) – Baiersbronn – Freudenstadt

Regionalexpress

-
Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg

Rahmenbedingungen:

Das Angebot ist durch die Stadtbahn überlagert.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:30	21:30	120 min	120 min	120 min
Sa	06:30	21:30	-	NVZ 120 min	SVZ 120 min
So	08:00	21:30	-	-	SVZ 120 min

Besonderheiten Mo-Sa vor 10:00 Uhr: Kein Angebot in Richtung Freudenstadt

Mo-Fr ab 16:30 Uhr, Sa/So ab 18:30 Uhr: Kein Angebot in Richtung Karlsruhe

So: Ein zusätzliches Fahrtenpaar als Freizeitexpress „Murgtäler“

Nach Inbetriebnahme des Rastatter Tunnels wird das Fahrplanangebot angepasst.

Handlungsbedarf -

RE45

Heilbronn – Schwaigern (Württemberg) – Eppingen – Flehingen – Bretten – Wössingen – Karlsruhe-Durlach – Karlsruhe Hbf

Regionalexpress

-
Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg

Rahmenbedingungen:

Das Angebot ist durch die Stadtbahn überlagert.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:15	00:45	60 min	60 min	60 min
Sa	05:30	00:45	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	05:30	00:45	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten -

Handlungsbedarf -

RE6

*Karlsruhe Hbf – Wörth (Rhein) – Kandel – Winden (Pfalz) – Landau (Pfalz) Hbf
- Neustadt (Weinstraße) Hbf – Kaiserslautern*

Regionalexpress

-
Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg und Zweckverband Öffentlicher
Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZÖPNV RLP Süd)

Rahmenbedingungen:

Das Angebot ist auf dem Abschnitt Karlsruhe-Wörth durch die S3 und auf der gesamten Strecke
durch die RB51 überlagert. Das Angebot des RE6 wird durch die RB51 in den Tagesrandlagen
ergänzt.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:30	22:00	60 min	60 min	60 min
Sa	05:30	22:00	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	07:00	22:00	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten -

Handlungsbedarf -

RE7

Karlsruhe Hbf – Rastatt – Baden-Baden – Bühl (Baden) – Achern – Offenburg – Lahr (Schwarzwald) – Riegel-Malterdingen – Emmendingen – Freiburg (Breisgau) – Bad Krozingen – Müllheim (Baden) – Basel Badischer Bf.

Regionalexpress

-
 Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg

Rahmenbedingungen:

Auf dem Abschnitt Karlsruhe – Achern ist das Angebot durch die Stadtbahn sowie den RE2 überlagert.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:30	01:00	60 min	60 min	60 min
Sa	06:30	01:00	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	06:30	01:00	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten Keine Bedienung zwischen 08:30 und 12:30 Uhr sowie weitere einzelne Taktlücken

Nach Inbetriebnahme des Rastatter Tunnels wird das Fahrplanangebot angepasst.

Handlungsbedarf -

RE73

Karlsruhe Hbf – Karlsruhe-Durlach – Bruchsal – Bad Schönborn – Wiesloch-Walldorf – Heidelberg Hbf

Regionalexpress

-
 Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:15	01:15	60 min	60 min	60 min
Sa	05:00	01:15	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	05:00	01:15	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten -

Handlungsbedarf -

S3

Karlsruhe Hbf – Wörth (Rhein) – Germersheim – Lingenfeld – Speyer – Ludwigshafen (Rhein) – Mannheim – Heidelberg – Wiesloch-Walldorf – Bad Schönborn-Kronau – Bruchsal – Karlsruhe-Durlach – Karlsruhe Hbf

(S1, S2, S4)

S-Bahn

-

Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg und Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZÖPNV RLP Süd)

Rahmenbedingungen:

Auf dem Abschnitt Karlsruhe – Bruchsal ist das Angebot durch die Stadtbahn S31/32 überlagert. Auf dem Abschnitt Germersheim – Ludwigshafen – Mannheim – Heidelberg – Bruchsal (- Karlsruhe) ist das Angebot durch die S4 der S-Bahn-Rhein-Neckar überlagert, dabei bestimmt in der Regel der Endbahnhof die Wahl der Liniennummer, so z.B. haben in Bruchsal endende Züge fast ausnahmslos die Kennzeichnung „S4“. In der Gegenrichtung kommt es allerdings gerade in Tagesrandlagen auch zu in Karlsruhe beginnenden Zügen der S4, aber auch der S1 und S2 neben der Regelbeschilderung S3. Da sich hieraus erst nördlich von Heidelberg beziehungsweise Speyer Laufwegsänderungen ergeben, wird dies im folgenden aus Übersichtlichkeitsgründen nicht mehr dargestellt.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:00	02:30	30 min*	30 min**	30 min**
Sa	04:30	03:30	-	NVZ 30 min***	SVZ 30 min***
So	04:30	03:30	-	-	SVZ 30 min***

Besonderheiten Fr/Sa: Verlängerter Nachtverkehr

* insbesondere in der Morgen-HVZ teilweise deutliche Taktabweichungen; Untergrombach und Weingarten werden nur bei etwa jeder zweiten Fahrt bedient. Zwischen Karlsruhe und Germersheim über Wörth generell im 60-min-Takt mit einzelnen Verdichtern.

** zwischen Karlsruhe und Bruchsal zwischen 09:00 und 12:00 Uhr sowie ab 19:45 Uhr im 60-min-Takt, Bedienung von Untergrombach und Weingarten i.d.R. nur alle Stunde. Ab ca. Mitternacht dann generell im 60-min-Takt zwischen Karlsruhe und Heidelberg. Zwischen Karlsruhe und Germersheim über Wörth generell im 60-min-Takt und nur bis 20:00 Uhr.

*** am Wochenende zwischen Karlsruhe und Bruchsal bis 12:00 Uhr sowie ab 19:45 Uhr im 60-min-Takt, Bedienung von Untergrombach und Weingarten i.d.R. nur stündlich. Generell bis 08:00 Uhr und ab Mitternacht im 60-min-Takt zwischen Karlsruhe und Heidelberg. Zwischen Karlsruhe und Germersheim über Wörth nur zwischen 09:00 und 20:00 Uhr im 60-min-Takt.

Handlungsbedarf -



Bruchsal – Graben-Neudorf – Philippsburg – Germersheim

S-Bahn

-

Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg und Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZÖPNV RLP Süd)

Rahmenbedingungen:

Auf dem Abschnitt Graben-Neudorf – Germersheim ist das Angebot durch die Linie RE4 überlagert.

Betriebszeiten			Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:30	01:00	30 min* **	30 min*	60 min
Sa	04:30	01:00	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	04:30	01:00	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten * 30-min-Takt in der Regel beschränkt auf den Abschnitt Graben-Neudorf – Bruchsal sowie in der NVZ erst ab ca. 12:00 Uhr

** in der Morgen-HVZ kein klarer Takt, jedoch mit einzelnen Verdichtern auf mehr als 2 Fahrten pro Stunde.

Verkehrt in der Regel in Germersheim als Vor- beziehungsweise Nachlauf der Linien S3 beziehungsweise S4 (S-Bahn-Rhein-Neckar).

Handlungsbedarf Infrastruktur
Kapazitätserweiterung durch zweigleisigen Ausbau der Bruhrainbahn auf dem Abschnitt zwischen Graben-Neudorf, Philippsburg und Germersheim



Karlsruhe Hbf – Karlsruhe-Hagsfeld – Blankenloch – Friedrichstal (Baden) – Graben-Neudorf – Waghäusel – Hockenheim – Schwetzingen – Mannheim Hbf – Biblis – Groß Rohrheim

S-Bahn

-
 Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg

Rahmenbedingungen:

Das Angebot ist abschnittsweise durch die Linie RE4 überlagert.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	03:30	02:15 (Fr *)	30 min	60 min	60 min
Sa	*	*	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	*	02:15	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten * Am Wochenende kein Betriebsschluss, Taktausdünnung zwischen 00:00 und 04:00 Uhr auf 120-min-Takt

Mo-Fr: Einzelne Fahrten als Linie RE9 mit weniger Zwischenhalten

NVZ: Mannheim – Graben-Neudorf im 30-min-Takt, auch So zwischen 08:00 und 21:00 Uhr

Handlungsbedarf -

10.3.2 Stadt Karlsruhe



Bad Herrenalb/Ittersbach – Busenbach – Ettlingen – Rüppurr – Karlsruhe Hbf Vorplatz – Marktplatz (U) – Europaplatz (U) – Mühlburger Tor – Neureut – Eggenstein – Leopoldshafen – Linkenheim – Hochstetten

S-Bahn

-

Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg, Stadt Karlsruhe und Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Die S1 bedient den Streckenabschnitt Bad Herrenalb – Hochstetten, die S11 den Streckenabschnitt Ittersbach – Neureut/Hochstetten, zwischen Ittersbach und Karlsruhe wird die S11 in der HVZ noch von der S12 ergänzt.
 Der Landkreis Karlsruhe hat außerhalb der Stadt Karlsruhe die freiwillige Aufgabenträgerschaft für diese Nebenbahnen übernommen. Das Land hat jedoch zugesagt, zeitnah seine gesetzliche Aufgabenträgerschaft wahrzunehmen.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:00	01:30*****	10 min*	10 min*	20 min**
Sa	*****	*****	-	NVZ 10 min***	SVZ 20 min**
So	****	01:30	-	-	SVZ 20 min****

Besonderheiten

* Zwischen Bad Herrenalb und Busenbach 20/40-Takt, zwischen Ittersbach und Busenbach 30-min-Takt (bis 22:00 Uhr), zwischen Neureut und Hochstetten bis 06:00 Uhr, zwischen 07:30 und 13:30 Uhr, zwischen 14:30 und 16:00 Uhr sowie ab 18:30 bis 22:00 Uhr im 20-min-Takt

** Zwischen Bad Herrenalb und Busenbach sowie ab 22:00 Uhr auch zwischen Ittersbach und Busenbach im 60-min-Takt; ebenfalls ab 22:00 Uhr zwischen Neureut und Hochstetten im 20/40-Takt

*** Zwischen Bad Herrenalb und Busenbach im 60-min-Takt (Verdichtung auf 20/40-Takt zwischen 07:30 und 09:30 Uhr), zwischen Ittersbach und Busenbach im 30-min-Takt

**** Neureut – Hochstetten im 20/40-Takt, Ittersbach – Ettlingen im 60-min-Takt; Bad Herrenalb – Ettlingen im 60-min-Takt mit Verdichtung auf 20/40-Takt in Richtung des Ausflugsverkehrs zwischen 09:00 und 18:00 Uhr)

***** Durchgehender Betrieb an Wochenenden und in Nächten auf Feiertage zwischen Ittersbach und Hochstetten, Details siehe NLS1/S11, zwischen Busenbach und Bad Herrenalb kein Betrieb zwischen 01:00 und 05:00 Uhr (Sa) beziehungsweise 06:00 Uhr (So)

Handlungsbedarf

Infrastruktur

Prüfung der Möglichkeit der Reaktivierung des Abschnitts der Hardtbahn zwischen Hochstetten und Graben-Neudorf mit Anschluss an den DB-Bahnhof

Infrastruktur

Elektrifizierung und Stadtbahngerechter Ausbau des Abschnitts der Hardtbahn zwischen Mühlburg und Neureut

Infrastruktur

Kapazitätserhöhung Mühlburger Tor – Yorckstraße mit Entflechtung der Trassen bzw. dreigleisigem Ausbau

Infrastruktur

Prüfung einer Verlängerung in den Enzkreis und nach Pforzheim

Infrastruktur

Anbringung digitaler Fahrplananzeigen an den vom Busverkehr häufig angefahrenen Haltestellen Wasen, Erbprinz und Ettlingen Stadt

Infrastruktur

Kapazitätserweiterung und barrierefreier Ausbau Hauptbahnhofvorplatz und Albtalbahnhof in Karlsruhe

Infrastruktur

Trassenoptimierung der Hardtbahn in der Stadt Karlsruhe



NightLiner

Ittersbach – Busenbach – Ettlingen – Rüppurr – Karlsruhe Hbf Vorplatz – Marktplatz (U) – Europaplatz (U) – Mühlburger Tor – Neureut – Eggenstein – Leopoldshafen – Linkenheim – Hochstetten

S-Bahn

-

Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg, Stadt Karlsruhe und Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Ergänzung des Angebots der regulären Linien S1/S11 in den Abend- und Nachtstunden am Wochenende als Nightliner.

Der Landkreis Karlsruhe hat außerhalb der Stadt Karlsruhe die freiwillige Aufgabenträgerschaft für diese Nebenbahnen übernommen. Das Land hat jedoch zugesagt, zeitnah seine gesetzliche Aufgabenträgerschaft wahrzunehmen.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	-	-	-	-	-
Sa	00:30	07:15	-	NVZ 30 min	SVZ 30 min
So	00:30	07:15	-	-	SVZ 30 min

Besonderheiten Ittersbach – Ettlingen (mit einer Taktlücke um ca. 03:30 Uhr) und Neureut – Hochstetten im 60-min-Takt

Handlungsbedarf Infrastruktur
Kapazitätserweiterung und barrierefreier Ausbau Hauptbahnhofvorplatz und Albtalbahnhof in Karlsruhe

Infrastruktur
Kapazitätserhöhung Mühlburger Tor – Yorckstraße mit Entflechtung der Trassen bzw. dreigleisigem Ausbau

Infrastruktur
Trassenoptimierung der Hardtbahn in der Stadt Karlsruhe



*Ittersbach – Busenbach – Ettlingen – Karlsruhe Albtalbahnhof – Europaplatz – Entenfang –
Rheinhafen*

S-Bahn

-

Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg, Stadt Karlsruhe und Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Auf dem Abschnitt Rheinhafen – Albtalbahnhof in Karlsruhe ist das Angebot durch mehrere Straßenbahn- und Stadtbahnlinien überlagert. Zwischen Ittersbach und Albtalbahnhof (Karlsruhe) wird die S11 in der HVZ ergänzt.

Der Landkreis Karlsruhe hat außerhalb der Stadt Karlsruhe die freiwillige Aufgabenträgerschaft für diese Nebenbahnen übernommen. Das Land hat jedoch zugesagt, zeitnah seine gesetzliche Aufgabenträgerschaft wahrzunehmen.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:30*	17:30*	30 min	1 Fahrt	-
				NVZ	SVZ
Sa	-	-	-	-	-
					SVZ
So	-	-	-	-	-

Besonderheiten * Verkehrt nur als Eilzug in Lastrichtung, morgens nach Karlsruhe, mittags und nachmittags zurück.

Handlungsbedarf Infrastruktur
Kapazitätserhöhung Mühlburger Tor – Yorckstraße mit Entflechtung der Trassen bzw. dreigleisigem Ausbau

Infrastruktur
Schaffung eines zentralen Verknüpfungspunkts am Entenfang, siehe Perspektivische Projekte Stadt Karlsruhe in Kapitel 7.2.2

Infrastruktur
Kapazitätserweiterung und barrierefreier Ausbau Hauptbahnhofvorplatz und Albtalbahnhof in Karlsruhe



Spöck – Blankenloch – Reitschulschlag – Karlsruhe Hauptfriedhof – Tullastraße – Durlacher Tor (U) – Kronenplatz (U) – Marktplatz (U) – Europaplatz (U) – Mühlburger Tor – Entenfang – Rheinstrandsiedlung – Rheinstetten

S-Bahn

-

Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe und Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Auf dem Abschnitt Entenfang – Hirtenweg/Technologiepark ist das Angebot durch mehrere Straßenbahn- und Stadtbahnlinien überlagert. Außerhalb der Stadt Karlsruhe ist der Landkreis Karlsruhe Aufgabenträger.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:15	01:30*	10 min	10 min	20 min
Sa	*	*	-	NVZ 10 min	SVZ 20 min
So	*	01:30	-	-	SVZ 20 min

Besonderheiten * Durchgehender Betrieb an Wochenenden und in Nächten auf Feiertag, Details siehe NLS2

Mo-Fr: Spöck – Friedrichstal durchgehend, Blankenloch – Büchig in der NVZ und Forchheim – Mörsch in NVZ außerhalb der Mittagsstunden im 20-min-Takt

Sa: Spöck – Büchig und Forchheim – Mörsch im 20-min-Takt

So: täglich ab ca 21:00 Uhr Spöck – Friedrichstal im 60-min-Takt sowie Blankenloch – Büchig im 20/40-Takt

Handlungsbedarf

Infrastruktur
Neubau Straßenbahnstrecke zwischen Hardecksiedlung und Rheinhafenstraße über Pulverhausstraße

Infrastruktur
Engpassbeseitigung am Mühlburger Tor (3. Gleis Grashofstraße) zur Stabilisierung des Zuflusses auf die Stammstrecke im Tunnel

Infrastruktur

Schaffung eines zentralen Verknüpfungspunkts am Entenfang, siehe Perspektivische Projekte Stadt Karlsruhe in Kapitel 7.2.2

Infrastruktur

Lückenschluss zwischen den Haltestellen Rintheim und Hirtenweg/Technologiepark sowie gegebenenfalls Erweiterung in Richtung Richtung KIT Campus Ost



NightLiner

Spöck – Blankenloch – Reitschulschlag – Karlsruhe Hauptfriedhof – Tullastraße – Durlacher Tor (U) – Kronenplatz (U) – Marktplatz (U) – Europaplatz (U) – Mühlburger Tor – Entenfang – Rheinstrandsiedlung – Rheinstetten

S-Bahn

-

Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe und Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Ergänzung des Angebots der regulären Linie S2 in den Abend- und Nachtstunden am Wochenende als Nightliner. Außerhalb der Stadt Karlsruhe ist der Landkreis Karlsruhe Aufgabenträger.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	-	-	-	-	-
Sa	00:30	06:30	-	NVZ	SVZ 60 min
So	00:30	06:30	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten -

Handlungsbedarf

Infrastruktur
Neubau Straßenbahnstrecke zwischen Hardecksiedlung und Rheinhafenstraße über Pulverhausstraße

Infrastruktur
Engpassbeseitigung am Mühlburger Tor (3. Gleis Grashofstraße) zur Stabilisierung des Zuflusses auf die Stammstrecke im Tunnel

Infrastruktur
Schaffung eines zentralen Verknüpfungspunkts am Entenfang, siehe Perspektivische Projekte Stadt Karlsruhe in Kapitel 7.2.2

Infrastruktur
Lückenschluss zwischen den Haltestellen Rintheim und Hirtenweg/Technologiepark sowie gegebenenfalls Erweiterung in Richtung Richtung KIT Campus Ost



Karlsruhe Hbf – Karlsruhe-Durlach –
Weingarten (Baden) – Bruchsal – Ubstadt

⇒ Oberöwisheim – Münzesheim – Menzingen
(Baden)
⇒ Stettfeld (Baden) – Zeutern – Odenheim

S-Bahn

-

Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg und Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Für den Abschnitt Bruchsal – Odenheim/Menzingen (BMO-Bahn) hat der Landkreis Karlsruhe mit der Finanzverantwortung die freiwillige Aufgabenträgerfunktion für die Nebenbahnen übernommen. Das Land hat jedoch zugesagt, zeitnah seine gesetzliche Aufgabenträgerschaft wahrzunehmen.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:45	01:30 (Mo-Do) 03:15 (Fr)	20 min*	20 min*	20/40 min
Sa	05:45	03:15	-	NVZ 20/40 min	SVZ 20/40 min
So	05:45	01:30	-	-	SVZ 20/40 min

Besonderheiten

- * 20/40-Takt:
- auf dem gesamten Linienweg zwischen 08:00 und 12:00 Uhr
- zwischen Karlsruhe und Bruchsal ab 08:00 Uhr ganztägig

Auf dem Abschnitt Karlsruhe – Ubstadt verkehren S31 und S32 in der Regel gemeinsam (flügeln/koppeln)

Handlungsbedarf

- Infrastruktur
Einschleifung der Stadtbahnlinie in die Karlsruher Innenstadt
- Infrastruktur
Prüfung eines potenziellen neuen Haltepunkts im Süden der Gemeinde Weingarten
- Angebot/Infrastruktur
Überprüfung der Buslinie zwischen Gochsheim und Flehingen als Vorlauf für eine Schienenverbindung



Öhringen – Weinsberg – Heilbronn – Leingarten – Schwaigern (Württemberg) – Eppingen – Flehingen – Bretten – Wössingen – Grötzingen – Karlsruhe-Durlach – Karlsruhe Tullastraße – Durlacher Tor (U) – Kronenplatz (U) – Marktplatz (U) – Karlsruhe Hbf Vorplatz – Karlsruhe Albtalbahnhof

S-Bahn

-

Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg und Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Innerhalb der Stadt Karlsruhe ist die Stadt Karlsruhe Aufgabenträger.
Das Angebot ist durch den RE45 überlagert

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:00	02:00 (Fr *)	20/40 min	20/40 min	20/40 min**
Sa	*	*	-	NVZ 20/40 min	SVZ 20/40 min**
So	*	02:00	-	-	SVZ 20/40 min**

Besonderheiten Zwischen Flehingen und Eppingen in der Regel 60-min-Takt

* In den Nächten vor Samstag und Sonntag durchgängiges Verkehrsangebot zwischen Karlsruhe und Bretten (nicht in Gegenrichtung)

** Ab ca. 22:00 Uhr Übergang auf 60-min-Takt mit einzelnen Verdichtern

Handlungsbedarf

Infrastruktur
Kapazitätserweiterung und barrierefreier Ausbau Hauptbahnhofvorplatz und Albtalbahnhof in Karlsruhe

Angebot/Infrastruktur
Stabilisierung und Kapazitätserweiterung zwischen Karlsruhe und Bretten durch zweigleisigen Ausbau der Kraichgaubahn auf dem Abschnitt zwischen Grötzingen und Bauerbach

Infrastruktur
Perspektivisch: Westanbindung der Zabergäubahn an die Kraichgaubahn

S5

S51

Germersheim/Wörth Badepark – Wörth (Rhein) – Karlsruhe Rheinbergstraße – Entenfang – Mühlburger Tor – Europaplatz (U) – Marktplatz (U) – Kronenplatz (U) – Durlacher Tor (U) – Tullastraße – Karlsruhe-Durlach – Söllingen (bei Karlsruhe) – Wilferdingen-Singen – Pforzheim Hbf

S-Bahn

-
 Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg, Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZÖPNV RLP Süd) und Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Auf dem Abschnitt Lameyplatz – Durlach Bahnhof ist das Angebot durch mehrere Straßenbahn- und Stadtbahnlinien überlagert. Innerhalb der Stadt Karlsruhe ist die Stadt Karlsruhe Aufgabenträger.

		Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Mo-Fr	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
		04:00	01:45 (Mo-Do), (Fr)*	10 min**	10 min**	20 min**
	Sa	*	*	-	NVZ 10 min***	SVZ 20 min***
	So	*	01:45	-	-	SVZ 20 min****

Besonderheiten

Nachtverkehr am Wochenende
 * In den Nächten vor Samstag und Sonntag durchgängiges Verkehrsangebot im 60-min-Takt nach Wörth (Rhein) beziehungsweise Pforzheim, zwischen KA-Rheinbergstraße – Söllingen im 30-min-Takt

Tagesverkehr
 ** Mo-Fr: Germersheim – Wörth im 60-min-Takt, Kleinsteinbach – Pforzheim generell sowie Maxau – Wörth Badepark ab 21:00 Uhr im 20/40-Takt, zwischen 09:00 und 12:00 Uhr zwei Fahrten in der Stunde nur bis Berghausen, verdichtende Eilzüge zwischen Pforzheim und Karlsruhe in der HVZ.

*** Sa: Germersheim – Wörth im 60-min-Takt, Kleinsteinbach – Pforzheim sowie Maxau – Wörth Badepark im 20/40-Takt, in der NVZ zwei Fahrten in der Stunde nur bis Berghausen

**** So: Germersheim – Wörth im 60-min-Takt, Kleinsteinbach – Pforzheim sowie Maxau – Wörth Badepark im 20/40-Takt, eine Fahrt in der Stunde bis Berghausen zusätzlich zum 20-min-Takt.

Die beiden Linien S5/S51 überlagern sich zwischen Wörth (Rhein) – Pforzheim Hbf.

- Handlungsbedarf** **Infrastruktur**
Barrierefreier Ausbau der Haltepunkte Karlsruhe-West, Karlsruhe-Mühlburg und Karlsruhe Knielingen
- Infrastruktur**
Kapazitätserhöhung Mühlburger Tor – Yorckstraße mit Entflechtung der Trassen bzw. dreigleisigem Ausbau
- Infrastruktur**
Schaffung eines zentralen Verknüpfungspunkts am Entenfang, siehe Perspektivische Projekte Stadt Karlsruhe in Kapitel 7.2.2
- Infrastruktur**
Kapazitätserweiterung durch Herstellung einer Überleitstelle in Söllingen für das dort endende dritte Gleis sowie Verlängerung des dritten Gleises bis Wilferdingen-Singen, ebenfalls mit Überleitstelle
- Infrastruktur**
Bahnhof Wörth (Rhein) - Spurplananpassung mit Schaffung einer zusätzlichen Weichenverbindung von Gleis 5 nach Gleis 4, Lückenschluss Gleis 1 und Lückenschluss Gleis 5 mit zusätzlichen Weichen

S52

Germersheim – Wörth (Rhein) – Karlsruhe West – Albtalbahnhof – Hbf Vorplatz – Marktplatz (U)

S-Bahn

-

Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg, Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZÖPNV RLP Süd) und Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Auf dem Abschnitt Karlsruhe Hbf – Marktplatz ist das Angebot durch mehrere Straßenbahn- und Stadtbahnlinien überlagert. Innerhalb der Stadt Karlsruhe ist die Stadt Karlsruhe Aufgabenträger.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:45	17:30	7 Fahrten		
Sa	-*	-	-	NVZ	SVZ
So	-*	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * Je eine Fahrt um 01:30 Uhr

Auf diesem Linienweg verkehren in der Regel Bahnen der S3 und S4 nach Karlsruhe Hbf, die S52 fungiert als reiner Verstärker in der HVZ.

Handlungsbedarf

Infrastruktur
Kapazitätserweiterung und barrierefreier Ausbau Hauptbahnhofvorplatz und Albtalbahnhof in Karlsruhe

Infrastruktur
Ausbau der Haltepunkte Karlsruhe-West und Mühlburg

Infrastruktur
Bahnhof Wörth (Rhein) - Spurplananpassung mit Schaffung einer zusätzlichen Weichenverbindung von Gleis 5 nach Gleis 4, Lückenschluss Gleis 1 und Lückenschluss Gleis 5 mit zusätzlichen Weichen



Karlsruhe Tullastraße – Durlacher Tor (U) – Kronenplatz (U) – Marktplatz (U) – Karlsruhe Hbf Vorplatz – Durmersheim – Rastatt – Baden-Baden – Bühl (Baden) – Achern

S-Bahn

-

Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg und Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Das Angebot ist Abschnittsweise durch Linie RE2, RE7, RE40, RB41, RB44, S71, S8 und S81 überlagert. Innerhalb der Stadt Karlsruhe ist die Stadt Karlsruhe Aufgabenträger.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:15	23:45	60 min	60 min	4 Fahrten
Sa	08:30	23:45	-	NVZ 60 min	SVZ 5 Fahrten
So	09:30	23:45	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten In den Randstunden unregelmäßig durch S71, RB44 sowie RE2 ersetzt.

Nach Inbetriebnahme des Rastatter Tunnels wird das Fahrplanangebot angepasst.

Handlungsbedarf Infrastruktur
Kapazitätserweiterung und barrierefreier Ausbau Hauptbahnhofvorplatz und Albtalbahnhof in Karlsruhe

Infrastruktur
Kapazitätserweiterung durch drei- oder viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn auf dem Abschnitt zwischen Karlsruhe und Abzweigstelle Bashaide

Infrastruktur
Neubau von Haltepunkten in Rastatt-Niederbühl und Bietigheim-Süd

Infrastruktur
Reaktivierung der Wintersdorfer Strecke: Anbindung des Zentralklinikums und des Mercedes-Werkes Rastatt

Infrastruktur
Perspektivisch: Weiterführung ins Elsass über Wintersdorfer Strecke

Infrastruktur

Perspektivisch: Weiterführung zum Baden-Airpark über Wintersdorfer Strecke

Infrastruktur

Perspektivisch: Stadtbahnanbindung Rastatter Innenstadt nach dem *Karlsruher Modell*

Infrastruktur

Perspektivisch: Stadtbahnanbindung Baden-Badener-Innenstadt

Infrastruktur

Perspektivisch: Stadtbahnverbindung von Baden-Baden zum Baden-Airpark

S71

Karlsruhe Hbf – Ettlingen West – Malsch – Rastatt – Baden-Baden – Bühl (Baden) – Achern

S-Bahn

-
 Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg

Rahmenbedingungen:

Das Angebot ist abschnittsweise durch Linie RE2, RE7, RE40, RB41, RB44, S7, S8 und S81 überlagert.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:15	23:15	*	-	*
				NVZ	SVZ
Sa	07:00	23:30	-	-	*
					SVZ
So	08:00	23:15	-	-	*

Besonderheiten * Linie dient zur Füllung von Fahrplanlücken der RB44, die sich aus der Diskrepanz des bereits vergebenen Netzes und der Zwänge aufgrund der verschobenen Inbetriebnahme des Rastatter Tunnels ergeben. Es verkehren je nach Verkehrstag drei bis fünf Fahrten. Die Linie wird mit Eröffnung des Rastatter Tunnels voraussichtlich entbehrlich.

Handlungsbedarf Infrastruktur
 Reaktivierung der Verbindungsstrecke zwischen Ettlingen West und Ettlingen Erbprinzen

Infrastruktur
 Neubau von Haltepunkt in Rastatt-Niederbühl

Infrastruktur
 Ausbau des Bahnhofs Ettlingen West zum intermodalen Knotenpunkt

Infrastruktur
 Perspektivisch Verbindungsstrecke zwischen Bruchhausen und Ettlingen Erbprinzen

Infrastruktur
 Reaktivierung der Wintersdorfer Strecke: Anbindung des Zentralklinikums und des Mercedes-Werkes Rastatt

Infrastruktur

Perspektivisch: Weiterführung ins Elsass über Wintersdorfer Strecke

Infrastruktur

Perspektivisch: Weiterführung zum Baden-Airpark über Wintersdorfer Strecke

Infrastruktur

Perspektivisch: Stadtbahnanbindung Rastatter Innenstadt nach dem *Karlsruher Modell*

Infrastruktur

Perspektivisch: Stadtbahnanbindung Baden-Badener-Innenstadt

Infrastruktur

Perspektivisch: Stadtbahnverbindung von Baden-Baden zum Baden-Airpark



Karlsruhe Tullastraße – Durlacher Tor (U) – Kronenplatz (U) – Marktplatz (U) – Karlsruhe Hbf Vorplatz – Durmersheim – Rastatt – Kuppenheim – Gaggenau – Gernsbach – Forbach (Schwarzwald) – Baiersbronn – Freudenstadt – Eutingen im Gäu – Bondorf (bei Herrenberg) (-Herrenberg)

S-Bahn

-

Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg und Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Das Angebot ist abschnittsweise durch Linie RE2, RE7, RE14a/b, RE40, RB41, RB44, S7, S71 und S81 überlagert. Innerhalb der Stadt Karlsruhe ist die Stadt Karlsruhe Aufgabenträger.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:15	01:30	60 min	60 min	60 min
Sa	05:00	02:30	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	05:15	01:30	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten Einzelne Fahrten in den Randlagen nur Karlsruhe – Forbach

Fr/Sa: Verlängerter Nachtverkehr

Nach Inbetriebnahme des Rastatter Tunnels wird das Fahrplanangebot angepasst.

Handlungsbedarf Infrastruktur
Kapazitätserweiterung und barrierefreier Ausbau Hauptbahnhofvorplatz und Albtalbahnhof in Karlsruhe

Infrastruktur
Kapazitätserweiterung durch zweigleisigen Ausbau der Murgbahn zwischen Rastatt Bahnhof und Kuppenheim und Herstellung einer Überleitstelle in Bischweier

Infrastruktur
Kapazitätserweiterung durch drei- oder viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn auf dem Abschnitt zwischen Karlsruhe und Abzweigstelle Bashaide

Infrastruktur
Neubau des Haltepunktes Bietigheim-Süd

Infrastruktur

Perspektivisch: Stadtbahnanbindung Rastatter Innenstadt nach dem *Karlsruher Modell*



Karlsruhe Hbf – Ettlingen West – Malsch – Rastatt – Gaggenau – Gernsbach – Forbach (Schwarzwald) – Baiersbronn – Freudenstadt

S-Bahn

-
 Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg

Rahmenbedingungen:

Das Angebot ist abschnittsweise durch Linie RE2, RE7, RE14a/b, RE40, RB41, RB44, S7, S71 und S8 überlagert

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	07:00	19:15	*	-	-
				NVZ	SVZ
Sa	-	-	-	-	-
					SVZ
So	-	-	-	-	-

Besonderheiten * Linie dient zur Füllung von Fahrplanlücken der RB44, die sich aus der Diskrepanz des bereits vergebenen Netzes und der Zwänge aufgrund der verschobenen Inbetriebnahme des Rastatter Tunnels ergeben. Es verkehren zurzeit Mo – Fr zwei Fahrten. Die Linie wird mit Eröffnung des Rastatter Tunnels voraussichtlich entbehrlich.

- Handlungsbedarf** Infrastruktur
 Reaktivierung der Verbindungsstrecke zwischen Ettlingen West und Ettlingen Erbprinzen
- Infrastruktur
 Kapazitätserweiterung durch zweigleisigen Ausbau der Murgbahn zwischen Rastatt Bahnhof und Kuppenheim und Herstellung einer Überleitstelle in Bischweier
- Infrastruktur
 Ausbau des Bahnhofs Ettlingen West zum intermodalen Knotenpunkt
- Infrastruktur
 Perspektivisch: Verbindungsstrecke zwischen Bruchhausen und Ettlingen Erbprinzen
- Infrastruktur
 Perspektivisch: Stadtbahnanbindung Rastatter Innenstadt nach dem *Karlsruher Modell*



Durlach Turmberg – Auer Straße – Tullastraße – Durlacher Tor (U) – Marktplatz (U) – Europaplatz (U) – Mühlburger Tor – Heide

Straßenbahn

-
Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:00	01:15	10 min	10 min	20 min
Sa	06:30	01:15	-	NVZ 10 min	SVZ 20 min
So	06:30	01:15	-	-	SVZ 20 min

Besonderheiten Im NightLiner Konzept durch NL1 und NL2 bedient.

Handlungsbedarf Infrastruktur
Verlängerung der Nordstadtbahn in Richtung Kirchfeld-Nord

Infrastruktur
Kapazitätserhöhung Mühlburger Tor – Yorckstraße mit Entflechtung der Trassen bzw. dreigleisigem Ausbau

Infrastruktur
Perspektivisch: Verlängerung ab der Endhaltestelle Durlach Turmberg bis zum Turmbergbad

Infrastruktur
Perspektivisch: Neubau Straßenbahnstrecke zwischen Durlach und Ettlingen

2

Wolfartsweier – Zündhütte – Durlach-Aue – Auer Straße – Tullastraße – Durlacher Tor (U) – Kronenplatz (U) – Marktplatz (U) – Hbf Vorplatz – ZKM – Mathystraße – Europaplatz – Mühlburger Tor – Städt. Klinikum – Knielingen Nord

Straßenbahn

-
Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:15	01:15	10 min	10 min	20 min
Sa	06:15	01:15	-	NVZ 10 min	SVZ 20 min
So	06:30	01:15	-	-	SVZ 20 min

Besonderheiten Im NightLiner Konzept durch NL2, NL3, und NLALT17 bedient

- Handlungsbedarf**
- Infrastruktur
Kapazitätserweiterung und barrierefreier Ausbau Hauptbahnhofvorplatz und Albtalbahnhof in Karlsruhe
 - Infrastruktur
Neubau einer Querspange zwischen der Brauerstraße und der Europahalle
 - Infrastruktur
Kapazitätserhöhung Mühlburger Tor – Yorckstraße mit Entflechtung der Trassen bzw. dreigleisigem Ausbau
 - Infrastruktur
Perspektivisch: Neubau Straßenbahnstrecke zwischen Durlach (Wolfartsweier) und Palmbach
 - Infrastruktur
Perspektivisch: Neubau Straßenbahnstrecke zwischen Durlach (Wolfartsweier) und Ettlingen

3

Rintheim – Hauptfriedhof – Durlacher Tor – Kronenplatz – Rüppurrer Tor – Tivoli – Hbf Vorplatz – Mathystraße – Europaplatz – Mühlburger Tor – Entenfang – Daxlanden (- Rappenwört)

Straßenbahn

-
Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:00	01:15	10 min*	10 min	20 min
Sa	06:15	01:15	-	NVZ 10 min	SVZ 20 min
So	06:15	01:15	-	-	SVZ 20 min

Besonderheiten * zwischen Europaplatz und Tivoli an Schultagen Verdichtung 5-min-Takt

Daxlanden – Rappenwört von 09:00-20:30 Uhr: an Werktagen im Winter alle 60 min, sonst sowie sonntags alle 20 min, in den Sommerferien täglich alle 10 min

Im NightLiner Konzept durch NLALT16 bedient

Handlungsbedarf

Infrastruktur
Kapazitätserweiterung und barrierefreier Ausbau Hauptbahnhofvorplatz und Albtalbahnhof in Karlsruhe

Infrastruktur
Erschließung der Stuttgarter Straße durch Neubau einer Straßenbahnstrecke zwischen den Haltestellen Tivoli und Schloss Gottesau

Infrastruktur
Kapazitätserhöhung Mühlburger Tor – Yorckstraße mit Entflechtung der Trassen bzw. dreigleisigem Ausbau

Infrastruktur
Lückenschluss zwischen den Haltestellen Rintheim und Hirtenweg/Technologiepark sowie gegebenenfalls Erweiterung in Richtung Richtung KIT Campus Ost

Infrastruktur

Schaffung eines zentralen Verknüpfungspunkts am Entenfang, siehe Perspektivische Projekte Stadt Karlsruhe in Kapitel 7.2.2



Waldstadt – Jägerhaus – Hirtenweg – Hauptfriedhof – Durlacher Tor – Rüppurrer Tor – Ettlinger Tor – Europaplatz – Mühlburger Tor – Weinbrennerplatz – Europahalle – Oberreut

Straßenbahn

-
Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:15	01:15	10 min	10 min	20 min
Sa	06:00	01:15	-	NVZ 10 min	SVZ 20 min
So	06:15	01:15	-	-	SVZ 20 min

Besonderheiten Im NightLiner Konzept durch NL1 und NL2 bedient

- Handlungsbedarf**
- Infrastruktur
Neubau Straßenbahnstrecke zwischen Hardecksiedlung und Rheinhafemstraße über Pulverhausstraße
 - Infrastruktur
Neubau einer Querspange zwischen der Brauerstraße und der Europahalle
 - Infrastruktur
Kapazitätserhöhung Mühlburger Tor – Yorckstraße mit Entflechtung der Trassen bzw. dreigleisigem Ausbau
 - Infrastruktur
Lückenschluss zwischen den Haltestellen Rintheim und Hirtenweg/Technologiepark sowie gegebenenfalls Erweiterung in Richtung KIT Campus Ost



Durlach Bahnhof – Tullastraße – Rüppurrer Tor – Ettlinger Tor – Mathystraße – Weinbrennerplatz – Kühler Krug – Entenfang – Rheinhafen

Straßenbahn

-
Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:00	00:45	10 min	10 min	20 min
Sa	06:45	00:45	-	NVZ 10 min	SVZ 20 min
So	07:00	00:45	-	-	SVZ 20 min

Besonderheiten -

Handlungsbedarf

Infrastruktur
Erschließung der Stuttgarter Straße durch Neubau einer Straßenbahnstrecke zwischen den Haltestellen Tivoli und Schloss Gottesau

Infrastruktur
Schaffung eines zentralen Verknüpfungspunkts am Entenfang, siehe Perspektivische Projekte Stadt Karlsruhe in Kapitel 7.2.2



Durlach Turmberg – Durlach-Aue – Zündhütte – Wolfartsweier

Straßenbahn

-
 Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	07:15	13:30	1 Fahrt	2 Fahrten	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten Die Linie dient primär dem Schülerverkehr des Schulstandorts Durlach.

Handlungsbedarf -

17

Europäische Schule – Tullastraße – Philipp-Reis-Straße – Hbf Vorplatz – Mathystraße – Weinbrennerplatz – Yorckstraße – Rheinhafen

Straßenbahn

-
Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	07:00	16:45 (Mo-Do) 13:15 (Fr)	2 Fahrten*	*	-
Sa	-	-	-	NVZ -	SVZ -
So	-	-	-	-	SVZ -

Besonderheiten * Fr: Eine Fahrt in der HVZ nachmittags entfällt und wird durch eine Fahrt in der NVZ zur Mittagszeit ersetzt.

Die Linie dient primär dem Schülerverkehr des Schulstandorts Waldstadt.

Handlungsbedarf -

18

Europäische Schule – Hauptfriedhof – Tullastraße – Durlach Turmberg

Straßenbahn

-
Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	07:30	16:30 (Mo-Do) 13:00 (Fr)	2 Fahrten*	*	-
Sa	-	-	-	NVZ -	SVZ -
So	-	-	-	-	SVZ -

Besonderheiten * Fr: Eine Fahrt in der HVZ nachmittags entfällt und wird durch eine Fahrt in der NVZ zur Mittagszeit ersetzt.

Die Linie dient primär dem Schülerverkehr des Schulstandorts Waldstadt.

Handlungsbedarf -



Durlach Turmberg – Friedhof – Grötzingen Bf – Rathaus – Nord (- Emil-Arheit-Halle)

Bus

Linienbündel: Karlsruhe Ost
 Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Anschluss an die Straßenbahnlinie 1 an der Haltestelle Durlach Turmberg.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	03:45	01:00	20 min	20 min	30 min
Sa	06:30	01:00	-	NVZ 20 min	SVZ 30 min
So	08:30	01:00	-	-	SVZ 30 min

Besonderheiten Mo-Fr 03:45 Uhr: Eine Fahrt als Anruf-Linien-Taxi ALT21 in Fahrtrichtung Durlach

Die Haltestelle Emil-Arheit-Halle wird nur von ausgewählten Kursen 07:30-09:45 Uhr sowie zwischen 13:30-16:15 Uhr angefahren.

Handlungsbedarf -



Durlach Turmberg – Grötzingen Süd – Grötzingen Bf

Bus

Linienbündel Karlsruhe Ost
 Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Anschluss an die Straßenbahnlinie 1 an der Haltestelle Durlach Turmberg.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:45	20:15	30 min	30 min	30 min
Sa	08:45	17:15	-	NVZ 30 min	SVZ 30 min
So	-	-	-	-	SVZ -

Besonderheiten Alternierende Linienwege innerhalb Grötzingen (22A/22B)

Handlungsbedarf -



Durlach Turmberg – Thomashof – Stupferich

Bus

Linienbündel: Karlsruhe Ost
 Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Anschluss an die Straßenbahnlinie 1 an der Haltestelle Durlach Turmberg.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:30	01:15	20 min	20 min	60 min
Sa	06:30	01:15	-	NVZ 20 min	SVZ 60 min
So	08:30	01:15	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten -

Handlungsbedarf -

24

Durlach Turmberg – Durlach Aue – Zündhütte – Bergwald – Hohenwettersbach – Durlach Aue – Turmberg (Ringlinie)

Bus

Linienbündel: Karlsruhe Ost
 Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Anschluss an die Straßenbahnlinie 1 an der Haltestelle Durlach Turmberg.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	03:45	01:15	20 min	20 min	20/40 min*
Sa	06:15	01:15	-	NVZ 20 min	SVZ 20/40 min*
So	07:30	01:15	-	-	SVZ 20 min*

Besonderheiten

* In der SVZ So bis 12:00 Uhr, Mo-Fr ab 21:00 Uhr, Sa und So ab 20:00 Uhr: 20/40-Takt zwischen Zündhütte – Bergwald – Hohenwettersbach – Zündhütte, und zwischen Zündhütte und Turmberg 60-min-Takt, in der übrigen SVZ 20-min-Takt beziehungsweise 20/40-Takt

Mo-Fr ab 20:00 Uhr, Sa vor 09:30 Uhr und ab 18:00 Uhr, So ganztägig: Bergwald nur Bedienung der Haltestelle Mitte.

Mo-Fr 03:45 Uhr: Eine Fahrt Bergwald – Hohenwettersbach – Zündhütte als Anruf-Linien-Taxi ALT24

Handlungsbedarf

Angebot
 Perspektivisch: Prüfung der Erschließung in Hohenwettersbach einschließlich der dortigen Entwicklungsgebiete



Durlach Turmberg – Geigersberg

Bus

Linienbündel: Karlsruhe Ost
 Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Anschluss an die Straßenbahnlinie 1 an der Haltestelle Durlach Turmberg.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:00	00:30	20 min	20 min	60 min
Sa	06:30	00:30	-	NVZ 20 min	SVZ 60 min
So	09:30	00:30	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten -

Handlungsbedarf -

27

Durlach Turmberg – Durlach Aue – Zündhütte – Wolfartsweier – Grünwettersbach – Palmbach (- Waldbronn Ermisgrund)

Bus

Linienbündel: Karlsruhe Ost

Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Anschluss an die Straßenbahnlinie 1 an der Haltestelle Durlach Turmberg sowie an Straßenbahnlinie 2 und teilweise Buslinie 24 an der Haltestelle Zündhütte.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	07:00	13:30	-	-	-
				NVZ	SVZ
Sa	-	-	-	-	-
					SVZ
So	-	-	-	-	-

Besonderheiten Die Linie dient primär dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Durlach. Es sind abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -



Durlacher Tor – Büchiger Allee – Elbinger Straße West (- Europäische Schule)

Bus

*Linienbündel: Karlsruhe Nord-Ost
Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe*

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:15	01:00	15 min	20 min	20/40 min
Sa	06:15	01:00	-	NVZ 20 min	SVZ 20/40 min
So	08:45	01:00	-	-	SVZ 20/40 min

Besonderheiten Zwei Fahrten bis Europäische Schule

Handlungsbedarf -

31

Waldstadt Zentrum – Hagsfeld – Industriegebiet Storrenacker – Durlach Turmberg – Durlach Bf

Bus

Linienbündel: Karlsruhe Nord-Ost
 Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Anschluss an die Straßenbahnlinie 4 und Weiterfahrt als Buslinie 42 ab Durlach Bf.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:30	23:45	20 min	20 min	20 min
Sa	07:45	23:45	-	NVZ 20 min	SVZ 20 min
So	08:45	23:45	-	-	SVZ 20 min

Besonderheiten

Mo-Fr 06:40-08:00 Uhr: 4 zusätzliche Fahrten (alle 20 min) als Linie 31X von Durlach Bf direkt nach Industriegebiet Storrenacker

Mo-Fr 15:20-17:00 Uhr: 6 zusätzliche Fahrten (alle 20 min) als Linie 31X von Industriegebiet Storrenacker direkt nach Durlach Bf, ebenso abends als ALT31X stündlich von 21:30 bis 23:30 Uhr

Mo-Fr ab 20:30 Uhr, Sa/So ganztägig: Als Anruf-Linien-Taxi ALT31 und nur Waldstadt Zentrum-Hagsfeld Bf

Handlungsbedarf -



Hagsfeld Fächerbad – Neue Wiesen – Industriegebiet Storrenacker -Rossweid

Bus

*Linienbündel: Karlsruhe Nord-Ost
Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe*

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:45	23:30	20 min	20 min*	30 min
Sa	04:15	23:30	-	NVZ 40 min	SVZ 20 min**
So	04:15	23:30	-	-	SVZ 20 min**

Besonderheiten * Zwischen 9:30 und 12:30 Uhr im 30-min-Takt

** Zwischen 04:00 und 07:00 Uhr im 60-min-Takt

Der Abschnitt Rossweid – Elfmorgenbruch wird Mo-Fr nur bis 09:00, von 13:00- 14:30 Uhr und ab 15:30 Uhr sowie Sa bis 07:00 Uhr und ab 9:30 Uhr bedient.

Mo-Fr ab 20:00 Uhr, Sa vor 07:00 Uhr und ab 17:00 Uhr, So ganztägig: Als Anruf-Linien-Taxi ALT32

Handlungsbedarf Angebot
Prüfung Taktverdichtung und durchgängiges Angebot bis Endhaltestelle Rossweid



Durlach Bahnhof – Industriegebiet Killisfeld – Wolfartsweierer Straße – Durlacher Tor

Bus

Linienbündel: Karlsruhe Nord-Ost

Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Ab Durlach Bf. Weiterfahrt als Linie 31

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:45	24:00	20 min	20 min	60 min
Sa	20:00	24:00	-	NVZ -	SVZ 60 min
So	07:00	24:00	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten Mo-Sa ab 21:00 Uhr, So ab 19:00 Uhr, Sa ein Fahrtenpaar ca. 07:00 Uhr, So drei Fahrtenpaar zwischen ca. 07:00 Uhr und 9:00 Uhr: Als Anruf-Linien-Taxi ALT42 und nur zwischen Tiefbauamt und Durlach Bahnhof.

Sa bis 20:00 Uhr, So von 10:00 Uhr bis 18:00 Uhr bedient die Linie 107 die Haltestellen Killisfeld und Dieselstraße. So von 10:00 Uhr bis 18:00 Uhr keine Fahrten der Linie 42.

Handlungsbedarf -



Hbf. Vorplatz (- Industriegebiet Killisfeld)- Zündhütte – Hohenwettersbach – Bergwald – Zündhütte (- Industriegebiet Killisfeld -) Hbf Vorplatz (Ringlinie)

Bus

Linienbündel: Karlsruhe Ost
 Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Anschluss an Straßenbahnlinie 2 und die Buslinie 47 an der Haltestelle Zündhütte.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:00	18:30	20 min	20 min	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten

Angebot bis 08:30 Uhr als Linie 44X, ab Zündhütte ohne weiteren Halt bis Hauptbahnhof. In Gegenrichtung morgens normal als Linie 44 über Killisfeld.

Ab 15:30 Uhr als Linie 44X ab Poststraße ohne weiteren Halt bis Zündhütte. In Gegenrichtung über Killisfeld als Linie 44.

Handlungsbedarf

Angebot

Im Rahmen eines Probetriebs soll untersucht werden, ob eine Verlängerung der Linie 47 zur HVZ vom Zündhütte bis zum Durlacher Tor, mit Taktung zur Linie 44 am Zündhütte mit Anbindung des Gewerbegebiets Killisfeld/Ottostraße und der Ludwig-Erhard-Allee an die Höhenstadtteile eine ausreichende Steigerung der Fahrgastnachfrage erzeugt.

Infrastruktur

Kapazitätserweiterung und barrierefreier Ausbau Hauptbahnhofvorplatz und Albtalbahnhof in Karlsruhe

Angebot

Perspektivisch: Prüfung der Erschließung in Hohenwettersbach einschließlich der dortigen Entwicklungsgebiete



Hbf Vorplatz – Zündhütte – Wolfartsweier – Grünwettersbach – Palmbach – (Waldbronn) – Stupferich

Bus

Linienbündel: Karlsruhe Süd-West
 Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	03:45	01:15	20 min*	20 min	20/40 min
Sa	06:30	01:15	-	NVZ 20 min	SVZ 20/40 min
So	07:30	01:15	-	-	SVZ 20/40 min

Besonderheiten Mo-Fr 03:45 Uhr: Eine Fahrt als Anruf-Linien-Taxi ALT47 in Fahrtrichtung Zündhütte

* 06:00-08:30 Uhr und 16:00-18:30 Uhr: Zwischen Palmbach und Zündhütte teilweise auf 10-min-Takt verdichtet (fällt in der Zeitlage der 158 aus), zwei Fahrten morgens, alle Verdichterfahrten nachmittags bis und ab Waldbronn. Verdichterfahrten werden i.d.R. als 47A beschildert, solche mit Ziel Hauptbahnhof ohne Bedienung von Wolfartsweier und Zündhütte als 47X.

Handlungsbedarf Angebot
 Beachtung zukünftiger Wohngebietserweiterungen am östlichen Randbereich von Grünwettersbach

Angebot
 Im Rahmen eines Probetriebs soll untersucht werden, ob eine Verlängerung der Linie 47 zur HVZ vom Zündhütte bis zum Durlacher Tor, mit Taktung zur Linie 44 am Zündhütte mit Anbindung des Gewerbegebiets Killisfeld/Ottostraße und der Ludwig-Erhard-Allee an die Höhenstadtteile eine ausreichende Steigerung der Fahrgastnachfrage erzeugt.

Infrastruktur
 Zustzliche Haltestelle mit Entwicklung des Neubaugebietes (Südtangente/Höhe Tankstelle)

Infrastruktur
Kapazitätserweiterung und barrierefreier Ausbau Hauptbahnhofvorplatz und Albtalbahnhof in
Karlsruhe



Hbf Vorplatz – Beiertheim – Bulach – Hardecksiedlung – Oberreut Eugen-Geck-Str.

Bus

Linienbündel: Karlsruhe Süd-West
 Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:15	01:00	10 min	20 min	20 min
Sa	06:30	01:00	-	NVZ 20 min	SVZ 20 min
So	07:30	01:00	-	-	SVZ 20 min

Besonderheiten Mo-Fr 04:15 Uhr: Eine Fahrt als Anruf-Linien-Taxi ALT50 in Fahrtrichtung Hauptbahnhof

So bis ca. 09:30 Uhr: 30-min-Takt

Handlungsbedarf Infrastruktur
 Kapazitätserweiterung und barrierefreier Ausbau Hauptbahnhofvorplatz und Albtalbahnhof in Karlsruhe



Hbf Vorplatz – Beiertheim – Bulach – Oberreut Badeniaplatz – Oberreut Zentrum

Bus

*Linienbündel: Karlsruhe Süd-West
Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe*

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:45	18:30	20 min	20 min	-
				NVZ	SVZ
Sa	-	-	-	-	-
					SVZ
So	-	-	-	-	-

Besonderheiten Angebot nur bis 09:00 Uhr und nur in Fahrtrichtung Oberreut, sowie wieder ab 15:15 Uhr, jedoch nur in Fahrtrichtung Hauptbahnhof

Handlungsbedarf Infrastruktur
Kapazitätserweiterung und barrierefreier Ausbau Hauptbahnhofvorplatz und Albtalbahnhof in Karlsruhe



Dammerstock – Weiherfeld – Albtalbahnhof

Bus

Linienbündel: Karlsruhe Süd-West
Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:15	01:00	20 min	20 min	20 min
Sa	06:15	01:00	-	NVZ 20 min	SVZ 20 min
So	08:00	01:00	-	-	SVZ 20 min

Besonderheiten Ab 20:45 Uhr werden die Fahrten als Taxi durchgeführt

Handlungsbedarf Infrastruktur
 Kapazitätserweiterung und barrierefreier Ausbau Hauptbahnhofvorplatz und Albtalbahnhof in Karlsruhe



Karlsruhe Schloss Rüppurr – Erlenweg

Anruf-Linien-Taxi

Linienbündel: Karlsruhe Süd-West
 Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	09:00	23:00	60 min	60 min	1 Fahrt
Sa	09:00	23:00	-	NVZ 60 min	SVZ 1 Fahrt
So	-	-	-	-	SVZ -

Besonderheiten Angebot nur bis 19:00 Uhr und ab 22:45 Uhr

Handlungsbedarf Angebot
 Perspektivisch Linienbusanbindung der Wohngebiete im Rüppurrer Osten



Rüppurr Battstraße – Märchenring

Anruf-Linien-Taxi

Linienbündel: Karlsruhe Süd-West
 Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	08:45	23:00	60 min	60 min	1 Fahrt
Sa	08:45	23:00	-	NVZ 60 min	SVZ 1 Fahrt
So	-	-	-	-	SVZ -

Besonderheiten Angebot nur bis 19:00 Uhr und ab 22:45 Uhr

Handlungsbedarf Angebot
 Perspektivisch Linienbusanbindung der Wohngebiete im Rüppurrer Osten



Hbf Vorplatz – Kolpingplatz – Südenschule – ZKM – Steinhäuserstraße – Weinbrennerplatz – Kühler Krug (- Bannwaldallee)

Bus

Linienbündel: Karlsruhe Süd-West
 Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:00	19:45	20 min*	20 min	1 Fahrt
Sa	06:15	19:15	-	NVZ 30 min	SVZ 30 min
So	10:15	19:15	-	-	SVZ 30 min

Besonderheiten * morgens 06:40-08:30 Uhr Verdichtung auf 10-min-Takt (an Schultagen 07:10-07:50 Uhr teilweise 5-min-Takt)

Mo-Fr 06:30-08:30 Uhr und 15:30-17:30 Uhr: Von Kühler Krug aus Schleifenfahrt durch Industriegebiet Bannwaldallee

Handlungsbedarf Infrastruktur
 Kapazitätserweiterung und barrierefreier Ausbau Hauptbahnhofvorplatz und Albtalbahnhof in Karlsruhe

Angebot
 Prüfung einer regelmäßigen Anbindung des Industriegebietes Bannwaldallee



Heidenstückersiedlung – Westbahnhof – Grünwinkel – Entenfang

Bus

Linienbündel: Karlsruhe West
Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:15	19:15	20 min	20 min	20 min
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten Angebot nur bis 09:00 Uhr und ab 12:00 Uhr

Handlungsbedarf Infrastruktur
 Schaffung eines zentralen Verknüpfungspunktes am Entenfang



Hbf Vorplatz – Beiertheim West – Hardecksiedlung – Heidenstückersiedlung – Grünwinkel – Entenfang

Bus

*Linienbündel: Karlsruhe Süd-West
Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe*

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:00	01:00	20 min	20 min	30 min
Sa	06:15	01:00	-	NVZ 20 min	SVZ 20 min*
So	07:00	01:00	-	-	SVZ 20 min**

Besonderheiten * ab 19:30 Uhr im 30-min-Takt

** bis 08:30 Uhr und ab 19:30 Uhr im 30-min-Takt

Mo-Fr 04:00-5:00 Uhr: Zwei Fahrten als Anruf-Linien-Taxi ALT62

Handlungsbedarf Infrastruktur
Kapazitätserweiterung und barrierefreier Ausbau Hauptbahnhofvorplatz und Albtalbahnhof in Karlsruhe

Infrastruktur
Schaffung eines zentralen Verknüpfungspunktes am Entenfang



Karlsruhe Entenfang – Lameyplatz – Rheinhafen Nord

Anruf-Linien-Taxi

*Linienbündel: Karlsruhe West
Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe*

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:45	18:45	30 min	30 min	-
Sa	07:00	12:45	-	NVZ 2 Fahrten	SVZ 4 Fahrten
So	-	-	-	-	SVZ -

Besonderheiten Außer Entenfang und Lameyplatz ohne feste Haltestellen

Mo-Fr Angebot bis 09:00 Uhr und ab 14:00 Uhr, Sa bis 07:30 Uhr und ab 12:00 Uhr

Handlungsbedarf

Infrastruktur
Schaffung eines zentralen Verknüpfungspunktes am Entenfang

Angebot
Im Zusammenhang mit der örtlichen Entwicklung perspektivische Verbesserung des Angebots



Heidehof – Nordweststadt – Entenfang

Bus

Linienbündel: Karlsruhe West
Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:00	01:00	20 min	20 min	30 min
Sa	06:15	01:00	-	NVZ 20 min	SVZ 30 min
So	07:00	01:00	-	-	SVZ 20 min*

Besonderheiten * So bis 09:30 und ab 20:00 30-min-Takt

Mo-Fr 04:00 Uhr: Eine Fahrt als Anruf-Linien-Taxi ALT70 in Fahrtrichtung Entenfang

Handlungsbedarf Infrastruktur
 Schaffung eines zentralen Verknüpfungspunktes am Entenfang



Neureut Industriegebiet – Am Zinken – Welschneureuter Straße – Heidehof – Durlacher Tor

Bus

Linienbündel: Karlsruhe West
 Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:15	19:45	30 min	30 min	-
Sa	08:00	16:30	-	NVZ 60 min	SVZ -
So	-	-	-	-	SVZ -

Besonderheiten Diese Linie dient zudem dem Schülerverkehr der Schulstandorte Duale Hochschule sowie Südschule. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Mo-Fr vor 06:15 Uhr, 09:00-13:00 Uhr und ab 18:15 Uhr: Kein Angebot nach Neureut Industriegebiet (Ausgenommen ein Fahrtenpaar um 10:15 Uhr)

Sa Bedienung nur zwischen Neureut Friedhof und Karlsruhe Heidehof

Handlungsbedarf Angebot
 Kurze Wendezeiten in Neureut erlauben derzeit keine zusätzliche Erschließung des Gewerbegebietes und Teile der Wohngebiete in Eggenstein. Im Zuge möglicher planerischer oder betrieblicher Anpassungen der Linie, ist zu überprüfen, ob eine zusätzliche Erschließung in Eggenstein möglich ist.

Angebot
 Prüfung Bedienung des geplanten Gewerbegebietes Gottesauer Feld



Neureut Friedhof – Bärenweg – Kirchfeld Nord

Bus

Linienbündel: Karlsruhe West
 Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:00	19:30	30 min	30 min	1 Fahrt
Sa	07:45	16:45	-	NVZ 60 min	SVZ 5 Fahrten
So	-	-	-	-	SVZ -

Besonderheiten Mo-Fr: Einzelne Fahrten in HVZ morgens um 10 oder 20 min verschoben

Einzelne Taktlücken in NVZ ergeben 60-min-Takt zwischen 09:30 und 11:30 Uhr sowie 14:30 und 15:30 Uhr.

Im Abschnitt Neureut Bärenweg – Friedhof generell 60-min-Takt

Handlungsbedarf -



Europaplatz – Linkenheimer Landstraße – Spöcker Straße – Kirchfeld Nord

Bus

Linienbündel: Karlsruhe West
Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:30	01:15	15*/20 min	20 min	30 min
Sa	06:45	01:15	-	NVZ 20 min	SVZ 30 min
So	08:45	01:15	-	-	SVZ 30 min

Besonderheiten * 15-min-Takt in der HVZ morgens zwischen 06:45 und 09:00 Uhr

Handlungsbedarf -



Knielingen Rheinbergstraße – Husarenlager – Nordweststadt – August-Bebel-Straße

Bus

*Linienbündel: Karlsruhe West
Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe*

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:30	19:30	30 min	30 min*	60 min
Sa	06:45	16:30	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	11:45	18:30	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten * 09:30-10:30 Uhr (11:30 Uhr an Ferientagen) sowie 13:30-15:30 Uhr im 60-min-Takt.

Handlungsbedarf -



Knielingen Rheinbergstraße – Kolbengärten – Max-Dortu-Straße – Bruchweg – Rheinbergstraße

Bus

*Linienbündel: Karlsruhe West
Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe*

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:15	19:15	30 min	30 min*	-
Sa	07:30	15:30	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	12:30	17:30	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten * 09:15-11:15 Uhr (12:15 Uhr an Ferientagen) und 14:15-15:15 Uhr im 60-min-Takt

Handlungsbedarf -



Daxlanden – Oberreut Realschule

Bus

Linienbündel: Karlsruhe Süd-West
Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	07:30	14:15	1 Fahrt	2 Fahrten	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten Die Linie dient primär dem Schülerverkehr der relevanten Schulstandorte. Es sind abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -

107

*Durlach Bf – Industriegebiet Killisfeld – Zündhütte – Wolfartsweier – Ettlingen Friedhof –
Ettlingen Erbprinz – Ettlingen Stadt*

Bus

Linienbündel: Karlsruhe Ost
Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Ettlingen Erbprinz 107 Durlach <> S1/S11 Karlsruhe
Systemanschluss Ettlingen Stadt 107 <> S1 Bad Herrenalb

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:30	20:30	30 min	60 min*	60 min
Sa	07:30	18:30	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	09:30	18:30	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten * ab 13:00 Uhr im 30-min-Takt

Am Wochenende Fahrt über Killisfeld als Ersatz für Linie 42.

Handlungsbedarf Angebot

Im Rahmen eines Probetriebs soll untersucht werden, ob ein durchgehender 30-Minuten-Takt auf der Linie 107 zu einer ausreichenden Steigerung der Fahrgastnachfrage führt.



NightLiner

Waldstadt - Jägerhaus - Hirtenweg - Hauptfriedhof - Tullastraße - Durlacher Tor (U) - Kronenplatz (U) - Marktplatz (U) - Europaplatz (U) - Mühlburger Tor - Heide

Straßenbahn

-

Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	-	-	-	-	-
Sa	00:45	06:30	-	NVZ	SVZ 60 min
So	00:45	06:30	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten -

Handlungsbedarf -



NightLiner

Durlach - Auer Straße - Tullastraße - Durlacher Tor (U) - Kronenplatz (U) - Marktplatz (U) - Hbf Vorplatz - ZKM - Mathystraße - Europaplatz - Mühlburger Tor - Weinbrennerplatz - Europahalle - Oberreut

Straßenbahn

-
Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr			-	-	-
Sa	01:00	06:30	-	NVZ	SVZ 60 min
So	01:00	06:30	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten -

Handlungsbedarf Infrastruktur
Kapazitätserweiterung und barrierefreier Ausbau Hauptbahnhofvorplatz und Albtalbahnhof in Karlsruhe



NightLiner

Durlach Turmberg - Durlach-Aue - Zündhütte - Wolfartsweier - Grünwettersbach - Palmbach - Stupferich - Thomashof - Durlach Turmberg

Bus

Linienbündel: Karlsruhe Ost

Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr			-	-	-
Sa	01:15	07:00	-	NVZ	SVZ 60 min
So	01:15	07:00	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten -

Handlungsbedarf -



NightLiner
 Durlach Turmberg - Geigersberg - Bergwald - Hohenwettersbach

Anruf-Linien-Taxi

Sonderlinien
 Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	-	-	-	-	-
Sa	01:30	06:15	-	NVZ	SVZ 60 min
So	01:30	06:15	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten -

Handlungsbedarf -



NightLiner
 Durlach Turmberg - Grötzingen Bf - Grötzingen Nord - Grötzingen Süd

Anruf-Linien-Taxi

Sonderlinien
 Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	-	-	-	-	-
Sa	01:30	06:30	-	NVZ	SVZ 60 min
So	01:30	06:30	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten -

Handlungsbedarf -



NightLiner
Durlach Bahnhof - Killisfeld - Durlach-Aue

Anruf-Linien-Taxi

Sonderlinien
Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	-	-	-	-	-
Sa	01:45	06:15	-	NVZ	SVZ 60 min
So	01:45	06:15	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten -

Handlungsbedarf -



NightLiner
 Karlsruhe Hbf Vorplatz - Beiertheim - Bulach

Anruf-Linien-Taxi

Sonderlinien
 Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	-	-	-	-	-
Sa	01:30	05:30	-	NVZ	SVZ 60 min
So	01:30	05:30	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten -

Handlungsbedarf -



NightLiner
 Entenfang - Grünwinkel - Heidenstückersiedlung - Westbahnhof - Entenfang

Anruf-Linien-Taxi *Sonderlinien*
 Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	-	-	-	-	-
Sa	01:45	06:15	-	NVZ	SVZ 60 min
So	01:45	06:15	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten -

Handlungsbedarf -



NightLiner
Entenfang - Daxlanden - Entenfang

Anruf-Linien-Taxi

Sonderlinien
Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	-	-	-	-	-
Sa	01:30	05:45	-	NVZ	SVZ 60 min
So	01:30	05:45	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten -

Handlungsbedarf -



NightLiner
 Entenfang - Knielingen Nord - Nordweststadt - Entenfang

Anruf-Linien-Taxi

Sonderlinien
 Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	-	-	-	-	-
Sa	01:45	06:15	-	NVZ	SVZ 60 min
So	01:45	06:15	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten -

Handlungsbedarf -

10.3.3 Landkreis Karlsruhe



Bad Herrenalb/Ittersbach – Busenbach – Ettlingen – Rüppurr – Karlsruhe Hbf Vorplatz – Marktplatz (U) – Europaplatz (U) – Mühlburger Tor – Neureut – Eggenstein – Leopoldshafen – Linkenheim – Hochstetten

S-Bahn

-

Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg, Stadt Karlsruhe und Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Die S1 bedient den Streckenabschnitt Bad Herrenalb – Hochstetten, die S11 den Streckenabschnitt Ittersbach – Neureut/Hochstetten, zwischen Ittersbach und Karlsruhe wird die S11 in der HVZ noch von der S12 ergänzt.
 Der Landkreis Karlsruhe hat außerhalb der Stadt Karlsruhe die freiwillige Aufgabenträgerschaft für diese Nebenbahnen übernommen. Das Land hat jedoch zugesagt, zeitnah seine gesetzliche Aufgabenträgerschaft wahrzunehmen.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:00	01:30*****	10 min*	10 min*	20 min**
Sa	*****	*****	-	NVZ 10 min***	SVZ 20 min**
So	****	01:30	-	-	SVZ 20 min****

Besonderheiten

* Zwischen Bad Herrenalb und Busenbach 20/40-Takt, zwischen Ittersbach und Busenbach 30-min-Takt (bis 22:00 Uhr), zwischen Neureut und Hochstetten bis 06:00 Uhr, zwischen 07:30 und 13:30 Uhr, zwischen 14:30 und 16:00 Uhr sowie ab 18:30 bis 22:00 Uhr im 20-min-Takt

** Zwischen Bad Herrenalb und Busenbach sowie ab 22:00 Uhr auch zwischen Ittersbach und Busenbach im 60-min-Takt; ebenfalls ab 22:00 Uhr zwischen Neureut und Hochstetten im 20/40-Takt

*** Zwischen Bad Herrenalb und Busenbach im 60-min-Takt (Verdichtung auf 20/40-Takt zwischen 07:30 und 09:30 Uhr), zwischen Ittersbach und Busenbach im 30-min-Takt

**** Neureut – Hochstetten im 20/40-Takt, Ittersbach – Ettlingen im 60-min-Takt; Bad Herrenalb – Ettlingen im 60-min-Takt mit Verdichtung auf 20/40-Takt in Richtung des Ausflugsverkehrs zwischen 09:00 und 18:00 Uhr)

***** Durchgehender Betrieb an Wochenenden und in Nächten auf Feiertage zwischen Ittersbach und Hochstetten, Details siehe NLS1/S11, zwischen Busenbach und Bad Herrenalb kein Betrieb zwischen 01:00 und 05:00 Uhr (Sa) beziehungsweise 06:00 Uhr (So)

- Handlungsbedarf** Infrastruktur
Prüfung der Möglichkeit der Reaktivierung des Abschnitts der Hardtbahn zwischen Hochstetten und Graben-Neudorf mit Anschluss an den DB-Bahnhof
- Infrastruktur
Elektrifizierung und Stadtbahngerechter Ausbau des Abschnitts der Hardtbahn zwischen Mühlburg und Neureut
- Infrastruktur
Kapazitätserhöhung Mühlburger Tor – Yorckstraße mit Entflechtung der Trassen bzw. dreigleisigem Ausbau
- Infrastruktur
Prüfung einer Verlängerung in den Enzkreis und nach Pforzheim
- Infrastruktur
Anbringung digitaler Fahrplananzeigen an den vom Busverkehr häufig angefahrenen Haltestellen Wasen, Erbprinz und Ettlingen Stadt
- Infrastruktur
Kapazitätserweiterung und barrierefreier Ausbau Hauptbahnhofvorplatz und Albtalbahnhof in Karlsruhe
- Infrastruktur
Trassenoptimierung der Hardtbahn in der Stadt Karlsruhe



NightLiner

Ittersbach – Busenbach – Ettlingen – Rüppurr – Karlsruhe Hbf Vorplatz – Marktplatz (U) – Europaplatz (U) – Mühlburger Tor – Neureut – Eggenstein – Leopoldshafen – Linkenheim – Hochstetten

S-Bahn

-

Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg, Stadt Karlsruhe und Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Ergänzung des Angebots der regulären Linien S1/S11 in den Abend- und Nachtstunden am Wochenende als Nightliner.

Der Landkreis Karlsruhe hat außerhalb der Stadt Karlsruhe die freiwillige Aufgabenträgerschaft für diese Nebenbahnen übernommen. Das Land hat jedoch zugesagt, zeitnah seine gesetzliche Aufgabenträgerschaft wahrzunehmen.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	-	-	-	-	-
Sa	00:30	07:15	-	NVZ 30 min	SVZ 30 min
So	00:30	07:15	-	-	SVZ 30 min

Besonderheiten Ittersbach – Ettlingen (mit einer Taktlücke um ca. 03:30 Uhr) und Neureut – Hochstetten im 60-min-Takt

Handlungsbedarf Infrastruktur
Kapazitätserweiterung und barrierefreier Ausbau Hauptbahnhofvorplatz und Albtalbahnhof in Karlsruhe

Infrastruktur
Kapazitätserhöhung Mühlburger Tor – Yorckstraße mit Entflechtung der Trassen bzw. dreigleisigem Ausbau

Infrastruktur
Trassenoptimierung der Hardtbahn in der Stadt Karlsruhe



*Ittersbach – Busenbach – Ettlingen – Karlsruhe Albtalbahnhof – Europaplatz – Entenfang –
Rheinhafen*

S-Bahn

-

Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg, Stadt Karlsruhe und Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Auf dem Abschnitt Rheinhafen – Albtalbahnhof in Karlsruhe ist das Angebot durch mehrere Straßenbahn- und Stadtbahnlinien überlagert. Zwischen Ittersbach und Albtalbahnhof (Karlsruhe) wird die S11 in der HVZ ergänzt.

Der Landkreis Karlsruhe hat außerhalb der Stadt Karlsruhe die freiwillige Aufgabenträgerschaft für diese Nebenbahnen übernommen. Das Land hat jedoch zugesagt, zeitnah seine gesetzliche Aufgabenträgerschaft wahrzunehmen.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:30*	17:30*	30 min	1 Fahrt	-
				NVZ	SVZ
Sa	-	-	-	-	-
					SVZ
So	-	-	-	-	-

Besonderheiten * Verkehrt nur als Eilzug in Lastrichtung, morgens nach Karlsruhe, mittags und nachmittags zurück.

Handlungsbedarf Infrastruktur
Kapazitätserhöhung Mühlburger Tor – Yorckstraße mit Entflechtung der Trassen bzw. dreigleisigem Ausbau

Infrastruktur
Schaffung eines zentralen Verknüpfungspunkts am Entenfang, siehe Perspektivische Projekte Stadt Karlsruhe in Kapitel 7.2.2

Infrastruktur
Kapazitätserweiterung und barrierefreier Ausbau Hauptbahnhofvorplatz und Albtalbahnhof in Karlsruhe



Spöck – Blankenloch – Reitschulschlag – Karlsruhe Hauptfriedhof – Tullastraße – Durlacher Tor (U) – Kronenplatz (U) – Marktplatz (U) – Europaplatz (U) – Mühlburger Tor – Entenfang – Rheinstrandsiedlung – Rheinstetten

S-Bahn

-

Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe und Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Auf dem Abschnitt Entenfang – Hirtenweg/Technologiepark ist das Angebot durch mehrere Straßenbahn- und Stadtbahnlinien überlagert. Außerhalb der Stadt Karlsruhe ist der Landkreis Karlsruhe Aufgabenträger.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:15	01:30*	10 min	10 min	20 min
Sa	*	*	-	NVZ 10 min	SVZ 20 min
So	*	01:30	-	-	SVZ 20 min

Besonderheiten * Durchgehender Betrieb an Wochenenden und in Nächten auf Feiertag, Details siehe NLS2

Mo-Fr: Spöck – Friedrichstal durchgehend, Blankenloch – Büchig in der NVZ und Forchheim – Mörsch in NVZ außerhalb der Mittagsstunden im 20-min-Takt

Sa: Spöck – Büchig und Forchheim – Mörsch im 20-min-Takt

So: täglich ab ca 21:00 Uhr Spöck – Friedrichstal im 60-min-Takt sowie Blankenloch – Büchig im 20/40-Takt

Handlungsbedarf

Infrastruktur
Neubau Straßenbahnstrecke zwischen Hardecksiedlung und Rheinhafenstraße über Pulverhausstraße

Infrastruktur
Engpassbeseitigung am Mühlburger Tor (3. Gleis Grashofstraße) zur Stabilisierung des Zuflusses auf die Stammstrecke im Tunnel

Infrastruktur

Schaffung eines zentralen Verknüpfungspunkts am Entenfang, siehe Perspektivische Projekte Stadt Karlsruhe in Kapitel 7.2.2

Infrastruktur

Lückenschluss zwischen den Haltestellen Rintheim und Hirtenweg/Technologiepark sowie gegebenenfalls Erweiterung in Richtung Richtung KIT Campus Ost



NightLiner

Spöck – Blankenloch – Reitschulschlag – Karlsruhe Hauptfriedhof – Tullastraße – Durlacher Tor (U) – Kronenplatz (U) – Marktplatz (U) – Europaplatz (U) – Mühlburger Tor – Entenfang – Rheinstrandsiedlung – Rheinstetten

S-Bahn

-

Aufgabenträger: Stadt Karlsruhe und Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Ergänzung des Angebots der regulären Linie S2 in den Abend- und Nachtstunden am Wochenende als Nightliner. Außerhalb der Stadt Karlsruhe ist der Landkreis Karlsruhe Aufgabenträger.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	-	-	-	-	-
Sa	00:30	06:30	-	NVZ	SVZ 60 min
So	00:30	06:30	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten -

Handlungsbedarf

- Infrastruktur
Neubau Straßenbahnstrecke zwischen Hardecksiedlung und Rheinhafenstraße über Pulverhausstraße
- Infrastruktur
Engpassbeseitigung am Mühlburger Tor (3. Gleis Grashofstraße) zur Stabilisierung des Zuflusses auf die Stammstrecke im Tunnel
- Infrastruktur
Schaffung eines zentralen Verknüpfungspunkts am Entenfang, siehe Perspektivische Projekte Stadt Karlsruhe in Kapitel 7.2.2
- Infrastruktur
Lückenschluss zwischen den Haltestellen Rintheim und Hirtenweg/Technologiepark sowie gegebenenfalls Erweiterung in Richtung Richtung KIT Campus Ost



Karlsruhe Hbf – Karlsruhe-Durlach –
Weingarten (Baden) – Bruchsal – Ubstadt

⇒ Oberöwisheim – Münzesheim – Menzingen
(Baden)
⇒ Stettfeld (Baden) – Zeutern – Odenheim

S-Bahn

-

Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg und Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Für den Abschnitt Bruchsal – Odenheim/Menzingen (BMO-Bahn) hat der Landkeis Karlsruhe mit der Finanzverantwortung die freiwillige Aufgabenträgerfunktion für die Nebenbahnen übernommen. Das Land hat jedoch zugesagt, zeitnah seine gesetzliche Aufgabenträgerschaft wahrzunehmen.

		Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Mo-Fr	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
		04:45	01:30 (Mo-Do) 03:15 (Fr)	20 min*	20 min*	20/40 min
	Sa	05:45	03:15	-	NVZ 20/40 min	SVZ 20/40 min
	So	05:45	01:30	-	-	SVZ 20/40 min

Besonderheiten

- * 20/40-Takt:
- auf dem gesamten Linienweg zwischen 08:00 und 12:00 Uhr
- zwischen Karlsruhe und Bruchsal ab 08:00 Uhr ganztägig

Auf dem Abschnitt Karlsruhe – Ubstadt verkehren S31 und S32 in der Regel gemeinsam (flügeln/koppeln)

Handlungsbedarf

- Infrastruktur
Einschleifung der Stadtbahnlinie in die Karlsruher Innenstadt
- Infrastruktur
Prüfung eines potenziellen neuen Haltepunkts im Süden der Gemeinde Weingarten
- Angebot/Infrastruktur
Überprüfung der Buslinie zwischen Gochsheim und Flehingen als Vorlauf für eine Schienenverbindung



Öhringen – Weinsberg – Heilbronn – Leingarten – Schwaigern (Württemberg) – Eppingen – Flehingen – Bretten – Wössingen – Grötzingen – Karlsruhe-Durlach – Karlsruhe Tullastraße – Durlacher Tor (U) – Kronenplatz (U) – Marktplatz (U) – Karlsruhe Hbf Vorplatz – Karlsruhe Albtalbahnhof

S-Bahn

-

Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg und Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Innerhalb der Stadt Karlsruhe ist die Stadt Karlsruhe Aufgabenträger.
Das Angebot ist durch den RE45 überlagert

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:00	02:00 (Fr *)	20/40 min	20/40 min	20/40 min**
Sa	*	*	-	NVZ 20/40 min	SVZ 20/40 min**
So	*	02:00	-	-	SVZ 20/40 min**

Besonderheiten Zwischen Flehingen und Eppingen in der Regel 60-min-Takt

* In den Nächten vor Samstag und Sonntag durchgängiges Verkehrsangebot zwischen Karlsruhe und Bretten (nicht in Gegenrichtung)

** Ab ca. 22:00 Uhr Übergang auf 60-min-Takt mit einzelnen Verdichtern

Handlungsbedarf

Infrastruktur
Kapazitätserweiterung und barrierefreier Ausbau Hauptbahnhofvorplatz und Albtalbahnhof in Karlsruhe

Angebot/Infrastruktur
Stabilisierung und Kapazitätserweiterung zwischen Karlsruhe und Bretten durch zweigleisigen Ausbau der Kraichgaubahn auf dem Abschnitt zwischen Grötzingen und Bauerbach

Infrastruktur
Perspektivisch: Westanbindung der Zabergäubahn an die Kraichgaubahn

S5

S51

Germersheim/Wörth Badepark – Wörth (Rhein) – Karlsruhe Rheinbergstraße – Entenfang – Mühlburger Tor – Europaplatz (U) – Marktplatz (U) – Kronenplatz (U) – Durlacher Tor (U) – Tullastraße – Karlsruhe-Durlach – Söllingen (bei Karlsruhe) – Wilferdingen-Singen – Pforzheim Hbf

S-Bahn

-

Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg, Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZÖPNV RLP Süd) und Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Auf dem Abschnitt Lameyplatz – Durlach Bahnhof ist das Angebot durch mehrere Straßenbahn- und Stadtbahnlinien überlagert. Innerhalb der Stadt Karlsruhe ist die Stadt Karlsruhe Aufgabenträger.

		Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Mo-Fr	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
		04:00	01:45 (Mo-Do), (Fr)*	10 min**	10 min**	20 min**
	Sa	*	*	-	NVZ 10 min***	SVZ 20 min***
	So	*	01:45	-	-	SVZ 20 min****

Besonderheiten

Nachtverkehr am Wochenende

* In den Nächten vor Samstag und Sonntag durchgängiges Verkehrsangebot im 60-min-Takt nach Wörth (Rhein) beziehungsweise Pforzheim, zwischen KA-Rheinbergstraße – Söllingen im 30-min-Takt

Tagesverkehr

** Mo-Fr: Germersheim – Wörth im 60-min-Takt, Kleinsteinbach – Pforzheim generell sowie Maxau – Wörth Badepark ab 21:00 Uhr im 20/40-Takt, zwischen 09:00 und 12:00 Uhr zwei Fahrten in der Stunde nur bis Berghausen, verdichtende Eilzüge zwischen Pforzheim und Karlsruhe in der HVZ.

*** Sa: Germersheim – Wörth im 60-min-Takt, Kleinsteinbach – Pforzheim sowie Maxau – Wörth Badepark im 20/40-Takt, in der NVZ zwei Fahrten in der Stunde nur bis Berghausen

**** So: Germersheim – Wörth im 60-min-Takt, Kleinsteinbach – Pforzheim sowie Maxau – Wörth Badepark im 20/40-Takt, eine Fahrt in der Stunde bis Berghausen zusätzlich zum 20-min-Takt.

Die beiden Linien S5/S51 überlagern sich zwischen Wörth (Rhein) – Pforzheim Hbf.

- Handlungsbedarf** **Infrastruktur**
Barrierefreier Ausbau der Haltepunkte Karlsruhe-West, Karlsruhe-Mühlburg und Karlsruhe Knielingen
- Infrastruktur**
Kapazitätserhöhung Mühlburger Tor – Yorckstraße mit Entflechtung der Trassen bzw. dreigleisigem Ausbau
- Infrastruktur**
Schaffung eines zentralen Verknüpfungspunkts am Entenfang, siehe Perspektivische Projekte Stadt Karlsruhe in Kapitel 7.2.2
- Infrastruktur**
Kapazitätserweiterung durch Herstellung einer Überleitstelle in Söllingen für das dort endende dritte Gleis sowie Verlängerung des dritten Gleises bis Wilferdingen-Singen, ebenfalls mit Überleitstelle
- Infrastruktur**
Bahnhof Wörth (Rhein) - Spurplananpassung mit Schaffung einer zusätzlichen Weichenverbindung von Gleis 5 nach Gleis 4, Lückenschluss Gleis 1 und Lückenschluss Gleis 5 mit zusätzlichen Weichen



Karlsruhe Tullastraße – Durlacher Tor (U) – Kronenplatz (U) – Marktplatz (U) – Karlsruhe Hbf Vorplatz – Durmersheim – Rastatt – Baden-Baden – Bühl (Baden) – Achern

S-Bahn

-

Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg und Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Das Angebot ist Abschnittsweise durch Linie RE2, RE7, RE40, RB41, RB44, S71, S8 und S81 überlagert. Innerhalb der Stadt Karlsruhe ist die Stadt Karlsruhe Aufgabenträger.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:15	23:45	60 min	60 min	4 Fahrten
Sa	08:30	23:45	-	NVZ 60 min	SVZ 5 Fahrten
So	09:30	23:45	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten In den Randstunden unregelmäßig durch S71, RB44 sowie RE2 ersetzt.

Nach Inbetriebnahme des Rastatter Tunnels wird das Fahrplanangebot angepasst.

Handlungsbedarf Infrastruktur
Kapazitätserweiterung und barrierefreier Ausbau Hauptbahnhofvorplatz und Albtalbahnhof in Karlsruhe

Infrastruktur
Kapazitätserweiterung durch drei- oder viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn auf dem Abschnitt zwischen Karlsruhe und Abzweigstelle Bashaide

Infrastruktur
Neubau von Haltepunkten in Rastatt-Niederbühl und Bietigheim-Süd

Infrastruktur
Reaktivierung der Wintersdorfer Strecke: Anbindung des Zentralklinikums und des Mercedes-Werkes Rastatt

Infrastruktur
Perspektivisch: Weiterführung ins Elsass über Wintersdorfer Strecke

Infrastruktur

Perspektivisch: Weiterführung zum Baden-Airpark über Wintersdorfer Strecke

Infrastruktur

Perspektivisch: Stadtbahnanbindung Rastatter Innenstadt nach dem *Karlsruher Modell*

Infrastruktur

Perspektivisch: Stadtbahnanbindung Baden-Badener-Innenstadt

Infrastruktur

Perspektivisch: Stadtbahnverbindung von Baden-Baden zum Baden-Airpark

S71

Karlsruhe Hbf – Ettlingen West – Malsch – Rastatt – Baden-Baden – Bühl (Baden) – Achern

S-Bahn

-
 Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg

Rahmenbedingungen:

Das Angebot ist abschnittsweise durch Linie RE2, RE7, RE40, RB41, RB44, S7, S8 und S81 überlagert.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:15	23:15	*	-	*
				NVZ	SVZ
Sa	07:00	23:30	-	-	*
					SVZ
So	08:00	23:15	-	-	*

Besonderheiten * Linie dient zur Füllung von Fahrplanlücken der RB44, die sich aus der Diskrepanz des bereits vergebenen Netzes und der Zwänge aufgrund der verschobenen Inbetriebnahme des Rastatter Tunnels ergeben. Es verkehren je nach Verkehrstag drei bis fünf Fahrten. Die Linie wird mit Eröffnung des Rastatter Tunnels voraussichtlich entbehrlich.

Handlungsbedarf Infrastruktur
 Reaktivierung der Verbindungsstrecke zwischen Ettlingen West und Ettlingen Erbprinzen

Infrastruktur
 Neubau von Haltepunkt in Rastatt-Niederbühl

Infrastruktur
 Ausbau des Bahnhofs Ettlingen West zum intermodalen Knotenpunkt

Infrastruktur
 Perspektivisch Verbindungsstrecke zwischen Bruchhausen und Ettlingen Erbprinzen

Infrastruktur
 Reaktivierung der Wintersdorfer Strecke: Anbindung des Zentralklinikums und des Mercedes-Werkes Rastatt

Infrastruktur

Perspektivisch: Weiterführung ins Elsass über Wintersdorfer Strecke

Infrastruktur

Perspektivisch: Weiterführung zum Baden-Airpark über Wintersdorfer Strecke

Infrastruktur

Perspektivisch: Stadtbahnanbindung Rastatter Innenstadt nach dem *Karlsruher Modell*

Infrastruktur

Perspektivisch: Stadtbahnanbindung Baden-Badener-Innenstadt

Infrastruktur

Perspektivisch: Stadtbahnverbindung von Baden-Baden zum Baden-Airpark



Karlsruhe Tullastraße – Durlacher Tor (U) – Kronenplatz (U) – Marktplatz (U) – Karlsruhe Hbf Vorplatz – Durmersheim – Rastatt – Kuppenheim – Gaggenau – Gernsbach – Forbach (Schwarzwald) – Baiersbronn – Freudenstadt – Eutingen im Gäu – Bondorf (bei Herrenberg) (-Herrenberg)

S-Bahn

-

Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg und Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Das Angebot ist abschnittsweise durch Linie RE2, RE7, RE14a/b, RE40, RB41, RB44, S7, S71 und S81 überlagert. Innerhalb der Stadt Karlsruhe ist die Stadt Karlsruhe Aufgabenträger.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:15	01:30	60 min	60 min	60 min
Sa	05:00	02:30	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	05:15	01:30	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten Einzelne Fahrten in den Randlagen nur Karlsruhe – Forbach

Fr/Sa: Verlängerter Nachtverkehr

Nach Inbetriebnahme des Rastatter Tunnels wird das Fahrplanangebot angepasst.

Handlungsbedarf Infrastruktur
Kapazitätserweiterung und barrierefreier Ausbau Hauptbahnhofvorplatz und Albtalbahnhof in Karlsruhe

Infrastruktur
Kapazitätserweiterung durch zweigleisigen Ausbau der Murgbahn zwischen Rastatt Bahnhof und Kuppenheim und Herstellung einer Überleitstelle in Bischweier

Infrastruktur
Kapazitätserweiterung durch drei- oder viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn auf dem Abschnitt zwischen Karlsruhe und Abzweigstelle Bashaide

Infrastruktur
Neubau des Haltepunktes Bietigheim-Süd

Infrastruktur

Perspektivisch: Stadtbahnanbindung Rastatter Innenstadt nach dem *Karlsruher Modell*



Karlsruhe Hbf – Ettlingen West – Malsch – Rastatt – Gaggenau – Gernsbach – Forbach
(Schwarzwald) – Baiersbronn – Freudenstadt

S-Bahn

-
Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg

Rahmenbedingungen:

Das Angebot ist abschnittsweise durch Linie RE2, RE7, RE14a/b, RE40, RB41, RB44, S7, S71 und S8 überlagert

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	07:00	19:15	*	-	-
				NVZ	SVZ
Sa	-	-	-	-	-
					SVZ
So	-	-	-	-	-

Besonderheiten * Linie dient zur Füllung von Fahrplanlücken der RB44, die sich aus der Diskrepanz des bereits vergebenen Netzes und der Zwänge aufgrund der verschobenen Inbetriebnahme des Rastatter Tunnels ergeben. Es verkehren zurzeit Mo – Fr zwei Fahrten. Die Linie wird mit Eröffnung des Rastatter Tunnels voraussichtlich entbehrlich.

Handlungsbedarf Infrastruktur
Reaktivierung der Verbindungsstrecke zwischen Ettlingen West und Ettlingen Erbprinzen

Infrastruktur
Kapazitätserweiterung durch zweigleisigen Ausbau der Murgbahn zwischen Rastatt Bahnhof und Kuppenheim und Herstellung einer Überleitstelle in Bischweier

Infrastruktur
Ausbau des Bahnhofs Ettlingen West zum intermodalen Knotenpunkt

Infrastruktur
Perspektivisch: Verbindungsstrecke zwischen Bruchhausen und Ettlingen Erbprinzen

Infrastruktur
Perspektivisch: Stadtbahnanbindung Rastatter Innenstadt nach dem *Karlsruher Modell*



*On-Demand-Verkehr
Ettlingen und Völkersbach*

KVV.MyShuttle

*Linienbündel: Ettlingen I
Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe*

Rahmenbedingungen:

Bediengebiet: das gesamte Stadtgebiet von Ettlingen und der Ortsteil Völkersbach der Gemeinde Malsch

		Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Mo-Fr	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
		19:00	01:00 (Mo-Do) 02:00 (Fr)	-	-	On-Demand
	Sa	19:00	02:00	-	NVZ	SVZ On-Demand
	So	08:00	24:00	-	-	SVZ On-Demand

Besonderheiten -

Handlungsbedarf -



(Moosbronn – Freiolsheim -) Völkersbach – (Schluttenbach -) Schöllbronn – Spessart – Ettlingen

Bus

Linienbündel: Ettlingen I
 Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:
 Systemanschluss Ettlingen Stadt: 101 <> S1/S11 Karlsruhe

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:30	00:30 (Mo-Do) 01:30 (Fr)	20 min	30 min	60 min
Sa	06:30	01:30	-	NVZ 20/40 min	SVZ 60 min**
So	07:45	00:30	-	-	SVZ 20/40 min*

Besonderheiten * ab 20:00 Uhr 60-min-Takt

** morgens Takt der NVZ

Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Ettlingen und Schöllbronn. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Bedienung von Schluttenbach Mo-Fr nachmittags stündlich in Lastrichtung, generell stündlich abends und am Wochenende (in Abhängigkeit Angebot Linie 102)

Moosbronn und Freiolsheim nur Sa/So 10:00-19:00 Uhr und im 120-min-Takt

Weitere Fahrten mit KVV.MyShuttle 100M

Handlungsbedarf Angebot
 Prüfung einer besseren Anbindung der Ettlinger Höhenstadtteile

102

Schöllbronn – Schluttenbach – Ettlingenweier – Ettlingen Stadt

Bus

Linienbündel: Ettlingen I

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Ettlingen Stadt: 102 <> S1/S11 Karlsruhe

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:30	19:30	60 min	60 min	-
Sa	08:30	19:00	-	NVZ 60 min	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Ettlingen und Schöllbronn. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Mo-Fr vor 08:00 Uhr: Teilweise unvertaktet, zusätzliche Verstärkerfahrten

Weitere Fahrten mit KVV.MyShuttle 100M

Handlungsbedarf Angebot
Prüfung einer besseren Anbindung der Ettlinger Höhenstadtteile

103

(Schöllbronn -) Völkersbach – Malsch

Bus

Linienbündel: Ettligen II

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Malsch Bahnhof 103 <> RB41/44 Karlsruhe

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:00	19:45	60 min*	60 min	-
Sa	07:00	19:45	-	NVZ 60 min	SVZ -
So	-	-	-	-	SVZ -

Besonderheiten * Takt morgens bis 09:00 Uhr leicht unregelmäßig aufgrund der Taktabweichungen der RB41/44

Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Malsch. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich. Schöllbronn wird ausschließlich im Schülerverkehr angefahren.

Weitere Fahrten mit KVV.MyShuttle 111M

Handlungsbedarf -



Sulzbach/Neumalsch – Malsch – Waldprechtsweier

Bus

Linienbündel: Ettlingen II

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Die Bereiche Fuchseck und Hadermark können nur mit Minibussen bedient werden.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:45	16:15	*	*	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * Die Linie dient primär dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Malsch und Waldprechtsweier. Es sind abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -

104

Ettlingen – Ettlingenweier – Oberweier – Sulzbach – Malsch – Waldprechtsweier

Bus

Linienbündel: Ettlingen II

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Ettlingen Erbprinz 104 Waldprechtsweier <> S1/S11 Karlsruhe,

Systemanschluss Ettlingenweier Bahnhof Bruchhausen 104 Ettlingen <> RB41/RB44 Rastatt

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:00	01:00 (Fr 02:00)	30 min*	30 min	30/60 min
Sa	06:00	02:00	-	NVZ 30 min	SVZ 60 min
So	07:00	01:00	-	-	SVZ 20/40 min **

Besonderheiten * morgens teilweise 10 min Takt vor 08:00 Uhr mit Verdichterfahrten. In Gegenlastrichtung an Schultagen eine Taktlücke.

** bis 09:30 Uhr und ab 19:30 Uhr im 60-min-Takt

Weitere Fahrten mit KVV.MyShuttle 100M und 111M

Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Ettlingen. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -



Malsch – Sulzbach – Oberweier – Bruchhausen – Ettlingen Carl-Orff-Schule

Bus

Linienbündel: Ettlingen II

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:45	16:30	*	*	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * Die Linie dient dem Schülerverkehr des Schulstandortes Ettlingen Carl-Orff-Schule. Es sind abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -

105

Ettlingen Huttenkreuzstraße – Ettlingen Rathaus – Ettlingen Wasen – Ettlingen West

Bus

Linienbündel: Ettlingen II

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Ettlingen Wasen 105 Ettlingen West <> S1/S11 Karlsruhe

Die Linie 105 ist betrieblich mit den Linien 108, 112 und 115 verknüpft und jeweils durchgebunden.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:15	22:30	20 min	20 min	60 min
Sa	05:45	22:30	-	NVZ 20 min	SVZ 20/40 min*
So	08:30	22:30	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten * bis ca. 08:00 Uhr und ab 20:00 Uhr im 60-min-Takt.

Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Ettlingen. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Weitere Fahrten mit KVV.MyShuttle 100M

Handlungsbedarf -

106

Ettlingen Stadt – Ettlingen Industriegebiet – Forchheim – Mörsch – Neuburgweier

Bus

Linienbündel: Ettlingen I

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Ettlingen Stadt 106 <> S1/S11 Karlsruhe,

Systemanschluss Mörsch Rösselsbrünnele 106 Neuburgweier <> S2 Karlsruhe

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:00	01:00 (Fr 02:15)	20/40 min	20/40 min	20/40 min
Sa	06:45	02:15	-	NVZ 20/40 min	SVZ 20/40 min
So	07:45	01:00	-	-	SVZ 20/40 min

Besonderheiten Mo-Fr 09:00-13:00 Uhr: Ettlingen – Forchheim Akazienweg im 60-min-Takt

Mo-Fr ab 19:30 Uhr, Sa/So ganztägig: Ettlingen – Forchheim – Mörsch im 60-min-Takt

Handlungsbedarf Angebot
Prüfung Verlängerung nach Durmersheim in Verbindung mit Gesamtkonzept Linie 222

108

Bruchhausen – Ettlingen Industriegebiet – Huttenkreuzstraße

Bus

Linienbündel: Ettlingen II

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Die Linie 108 ist betrieblich mit der Linie 105 verknüpft und durchgebunden.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:30	20:00	60 min	60 min	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten Weitere Fahrten mit KVV.MyShuttle 100M

Handlungsbedarf -

109

Ettlingen Stadt – Ettlingen Wasen – Hertzstraße – Rudolf-Plank-Straße – Am Hardtwald

Bus

Linienbündel: Ettlingen I

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Ettlingen Wasen 109 Am Hardtwald <> S1/S11 Karlsruhe/Albtal

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:15	19:45	20 min	30 min	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten 05:15 – 11:30 Uhr: Kein Angebot in Fahrtrichtung Ettlingen Stadt

10:45 – 19:45 Uhr: Kein Angebot in Fahrtrichtung Ettlingen Am Hardtwald

Weitere Fahrten mit KVV.MyShuttle 100M

Handlungsbedarf -



Ettlingen Huttenkreuzstraße – Ettlingen Erbprinz – Bruchhausen (- Neumalsch – Malsch – Waldprechtsweier)

Bus

Linienbündel: Ettlingen II

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Ettlingen Erbprinz 110 Bruchhausen <> S1/S11 Karlsruhe.

Die Linie 110 ist sonntags betrieblich mit der Linie 112 verknüpft und durchgebunden.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:00	20:45	20 min*	20 min	20 min
Sa	06:00	20:45	-	NVZ 20 min	SVZ 60 min
So	08:30	20:45	-	-	SVZ 60 min**

Besonderheiten * an Schultagen eine Taktlücke gegen 07:15 Uhr

** bis 20:00 Uhr Bruchhausen – Ettlingen Erbprinz

Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Ettlingen. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich. Der Abschnitt ab Bruchhausen Oberfeld bis Waldprechtsweier wird ausschließlich im Schülerverkehr bedient.

Weitere Fahrten mit KVV.MyShuttle 100M und 111M

Handlungsbedarf -



Malsch Bahnhof – Industriegebiet – Neumalsch

Busi

Linienbündel: Ettlingen II

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Malsch Bahnhof (Ind.geb.) 111 <> RB41/44 Karlsruhe/Rastatt. Hierbei kommt es zu Übergangszeiten > 10 Min., da die gleichen Fahrten zu- und abbringenden Anschluss haben und die Züge aktuell nicht exakt in Malsch kreuzen.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:15	19:15	30 min*	30 min* **	
Sa	06:15	19:15	-	NVZ 60 min* ***	SVZ -
So			-	-	SVZ

Besonderheiten * Takt teilweise unregelmäßig aufgrund der Taktabweichungen der RB41/44

** zwischen 09:30 und 11:30 Uhr im 60-min-Takt

*** samstags morgens bis 9:30 Uhr Zwischenfahrten, um für Umsteiger sowohl aus Richtung Karlsruhe als auch Rastatt mindestens einen Stundentakt zu ermöglichen.

Bedienung mit Minibus

Weitere Fahrten mit KVV.MyShuttle 111M

Handlungsbedarf -



*On-Demand-Verkehr
Malsch*

KVV.MyShuttle

*Linienbündel: Ettlingen II
Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe*

Rahmenbedingungen:

Bediengebiet: ganz Malsch mit seinen Ortsteilen Neumalsch, Waldprechtsweier, Sulzbach und Völkersbach

		Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ	
Mo-Fr	19:00	00:00 (Mo-Do) 02:00 (Fr)	-	-	On-Demand	
Sa	19:00	02:00	-	NVZ	SVZ On-Demand	
So	07:00	24:00	-	-	SVZ On-Demand	

Besonderheiten -

Handlungsbedarf -



Stadtverkehr Ettlingen: Ettlingen West – Innenstadt – Neuwiesenreben – Huttenkreuzstraße

Bus

Linienbündel: Ettlingen II
 Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Die Linie 112 ist Mo – Sa betrieblich mit der Linie 105 und So mit der Linie 110 verknüpft und durchgebunden.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:00	20:00	60 min	60 min*	-
Sa	06:00	20:00	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	08:45	19:15	-	-	SVZ 60 min*

Besonderheiten * verkehrt nur zwischen Erbprinz und Kaisereiche; statt Huttenkreuzstr. wird Kaisereiche bedient

Weitere Fahrten mit KVV.MyShuttle 100M

Handlungsbedarf -



Waldprechtsweier – Malsch

Bus

Linienbündel: Ettligen II

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Malsch Bahnhof 114 <> RB41/44 Rastatt

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:30	21:45	30 min*	30 min* **	60 min*
Sa	07:30	21:45	-	NVZ 60 min*	SVZ 60 min*
So	07:30	21:45	-	-	SVZ 60 min*

Besonderheiten * Takt teilweise unregelmäßig aufgrund der Taktabweichungen der RB41/44

** bis 12:00 Uhr und ab 19:00 Uhr ca. alle 60 min

Weitere Fahrten mit KVV.MyShuttle 111M

Handlungsbedarf -



Innenstadtlinie Ettlingen: Huttenkreuzstraße – Stadthalle – Oberes Albgrün – Hallenbad (Ringlinie)

Bus

Linienbündel: Ettlingen II
 Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Die Linie 115 ist betrieblich mit der Linie 105 verknüpft und durchgebunden.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	09:45	19:15	60 min	60 min	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten Weitere Fahrten mit KVV.MyShuttle 100M

Handlungsbedarf -



Weingarten – Staffort – Spöck

Bus

Linienbündel: Hardt-Ost

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschlussknoten (volle Stunde) Spöck Richard-Hecht-Schule 120 <> S2 Karlsruhe/120 <> 125 Bruchsal/120 <> 187 Helmsheim

Systemanschluss Weingarten Bahnhof West 120 Spöck <> S3/S31/S32 Bruchsal/Karlsruhe

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:30	20:30	30 min*	60 min	-
Sa	07:00	20:30	-	NVZ 60 min	SVZ -
So	-	-	-	-	SVZ -

Besonderheiten * morgens zwei Fahrten um 10 min zum 20/40-Takt verschoben

Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Weingarten. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Aufgrund infrastruktureller Gegebenheiten Minibuseinsatz außerhalb des Schulverkehrs erforderlich (Durchfahrtshöhe Unterführung Weingarten)

Weitere Fahrten mit KVV.MyShuttle 121M

Handlungsbedarf Angebot
Prüfung einer verbesserten Anbindung der Gewerbegebiete in Stutensee



(Jöhlingen – Weingarten) – Büchenau – Staffort – Blankenloch (- KIT-Campus Nord)

Bus

Linienbündel: Hardt-Ost

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Blankenloch Nord 121 Staffort <> S2 Karlsruhe

Systemanschluss Blankenloch Bahnhof 121 <> S9 Graben-Neudorf

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:30	20:00	60 min*	60 min	
Sa	07:00	19:45	-	NVZ 60 min	SVZ -
So			-	-	SVZ

Besonderheiten * Taktverdichtung auf dem Abschnitt Staffort – Blankenloch zum 20/40-Takt

Mo-Fr: morgens zwei Fahrten zum KIT Campus-Nord, davon eine ab Jöhlingen, nachmittags eine in Gegenrichtung

Weitere Fahrten mit KVV.MyShuttle 121M

Handlungsbedarf Angebot
Prüfung einer verbesserten Anbindung der Gewerbegebiete in Stutensee



Blankenloch – Staffort – Weingarten

Bus

Linienbündel: Hardt-Ost

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	07:30	16:30	*	*	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * Die Linie dient primär dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Blankenloch und Weingarten. Es sind abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -



Hambrücken – Forst – Bruchsal

Bus

Linienbündel: Lußhardt
 Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:00	19:45	60 min	60 min	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten Minibuseinsatz

Handlungsbedarf -

124

Hochstetten – Graben – Neudorf

Bus

Linienbündel: Hardt-West/Nord
 Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Hochstetten Grenzstraße 124 <> S1/S11 Karlsruhe Systemanschluss Graben-Neudorf Bahnhof 124 Hochstetten <> S9/RE4 Karlsruhe/Mannheim sowie S33 Bruchsal

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:15	19:15	20 min*	60 min**	-
				NVZ	SVZ
Sa	-	-	-	-	-
					SVZ
So	-	-	-	-	-

Besonderheiten * morgens mehrere Taktlücken

** ab 11:45 Verdichtung auf 20/40-Takt

Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Linkenheim. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Weitere Fahrten mit KVV.MyShuttle 191M

Handlungsbedarf Angebot
 Nach Möglichkeit Taktlücken am Morgen schließen

125

Kirrlach – Waghäusel – Wiesental – Hambrücken – Forst – Bruchsal – Karlsdorf – Neuthard – Spöck – Karlsruhe

Bus

Linienbündel: Lußhardt

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Montags – freitags Überlagerung Waghäusel – Kirrlach mit Linie 193 zum 20-min-Takt
 Systemanschlussknoten (volle Stunde) Spöck Richard-Hecht-Schule 125 <> S2 Karlsruhe/125 <>
 120 Weingarten/125 <> 187 Helmsheim
 Systemanschluss Bruchsal 125 <> S3/S31/S32/RE73 Karlsruhe/Heidelberg,
 Systemanschlussknoten (volle Stunde) Waghäusel Bahnhof 125 Karlsruhe <> S9 Karlsruhe/125
 Karlsruhe <> 128 Altlußheim (als Durchbindung realisiert)/125 <> 193 Bad Schönborn-Kronau
 Weiterer Systemanschluss Waghäusel Bahnhof 125 <> S9 Karlsruhe/Mannheim

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:15	00:30 (Fr bis 04:30)	20 min* ***	20 min* ***	60 min**
Sa	05:30	04:30	-	NVZ 20/40 min**	SVZ 60 min**
So	07:30	00:30	-	-	SVZ 20/40** min

Besonderheiten * Karlsruhe – Spöck 60-min-Takt

** Angebot nur zwischen Spöck und Kirrlach

*** zwischen Waghäusel und Kirrlach 20/40-min-Takt, durch die überlagerte 193 entsteht jedoch wieder ein 20-min-Takt

Mo-Fr: eine Taktlücke morgens im Abschnitt Bruchsal – Spöck

Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Waghäusel, Hambrücken und Bruchsal. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich. Im Schülerverkehr Überlagerung mit Verstärkerfahrten teilweise zum 10 min-Takt.

Handlungsbedarf Angebot
 Vorhandene Taktlücken nach Möglichkeit schließen

Angebot
Prüfung von Beschleunigungsmaßnahmen

Angebot
Prüfung der Ausweitung des Angebots, nachdem es nicht zu einer Verlängerung der S2 kommen wird.

Angebot
Prüfung Schülerverkehr nach Umzug der Gemeinschaftsschule von Wiesental nach Waghäusel

126

Graben-Neudorf – Wiesental – Waghäusel

Bus

Linienbündel: Hardt-West/Nord
 Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	07:00	16:00	*	*	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * Die Linie dient primär dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Waghäusel. Es sind abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -

127

Wiesental – Philippsburg

Bus

Linienbündel: Hardt-West/Nord
 Aufgabenträger: Landreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	07:15	16:30	*	*	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * Die Linie dient primär dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Philippsburg. Es sind abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -



Altlußheim – Rheinhausen – Oberhausen – Waghäusel

Bus

Linienbündel: Lußhardt

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Altlußheim 128 <> 717 Speyer

Systemanschlussknoten Waghäusel Bahnhof (volle Stunde) 128 <> S9 Karlsruhe/128 <> 125 Karlsruhe (als Durchbindung realisiert)/128 <> 193 Bad Schönborn-Kronau

Weiterer Systemanschluss Waghäusel Bahnhof 128 <> S9 Mannheim

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:45	20:30	30 min*	20/40 min**	
Sa	06:30	20:30	-	NVZ 60 min	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ -

Besonderheiten * Morgen-HVZ kein regelmäßiger Takt, 3 Fahrten pro Stunde

** zwischen Altlußheim und Rheinhausen 60-Min-Takt

Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Oberhausen und Waghäusel. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -

129

Forst – Ubstadt

Bus

Linienbündel: Lußhardt

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	07:30	15:30	*	*	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * Die Linie dient primär dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Ubstadt. Es sind abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -



Kronau – Weiher – Ubstadt – Bruchsal

Bus

Linienbündel: Bruchsal Nord

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Ubstadt Ort 131 Weiher <> S31/S32 Karlsruhe

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:45	00:30 (Fr 02:15)	3 Fahrten/h*	2 Fahrten/h**	2 Fahrten/h***
Sa	06:45	02:15	-	NVZ 60 min	SVZ 2 Fahrten/h****
So	09:00	00:30	-	-	SVZ 2 Fahrten/h

Besonderheiten * davon 2 nur zwischen Ubstadt Ort und Weiher

** bis ca. 12:00 Uhr 60-min-Takt

*** nur zwischen Ubstadt Ort und Weiher mit Minibus

**** bis ca. 10:00 Uhr 60-min-Takt

Mo-Fr merkbarer Takt nur auf Langläufern Bruchsal <> Kronau

Mo-Fr ab ca. 20:00 Uhr, Sa vor ca. 06:45 Uhr und ab ca. 16:15 Uhr, So ganztägig: nur Verkehr zwischen Ubstadt und Weiher

Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Bruchsal und Ubstadt. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf Angebot

Linien 131/132: Anbindung des Bahnhaltetes Stettfeld-Weiher, Reduzierung Schienenparallelverkehr zwischen Ubstadt/Stettfeld und Bruchsal, Prüfung Direktverbindung zwischen Forst und Weiher, Prüfung zusätzliche Verbindungen im Spätverkehr für Östringen sowie Anbindung Thermalbad Mingolsheim an Bahnhof Bad Schönborn-Kronau, Prüfung Erschließung der nördlichen und südlichen Randbereiche und Wochenendbedienung von Kronau



Östringen – Mingolsheim – Langenbrücken – Stettfeld – – Ubstadt – Bruchsal

Bus

Linienbündel: Bruchsal Nord
 Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Innerhalb der Linie variierende Angebotsdichte
 Systemanschluss Bad Schönborn-Kronau: 132 Östringen <> RE73/S3 Karlsruhe und Heidelberg
 Nur HVZ: Systemanschluss Stettfeld 132 Östringen <> S31/S32 Karlsruhe

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:15	21:15	20/40 min	20/40 min	8 Fahrten
Sa	06:15	20:30	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	09:30	20:30	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Bruchsal. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Bad Schönborn-Kronau – Stettfeld – Bruchsal ca. alle 60 min mit einzelnen Taktsprüngen von ca. 90 min

Mo-Fr ab ca. 19:30 Uhr nur zwischen Östringen und Bad Schönborn-Kronau

Sa/So nur zwischen Östringen und Stettfeld, dabei zwischen Bad Schönborn-Kronau und Stettfeld deutliche Taktlücken

Handlungsbedarf Angebot
 Linien 131/132: Anbindung des Bahnhaltdepot Stettfeld-Weiher, Reduzierung Schienenparallelverkehr zwischen Ubstadt/Stettfeld und Bruchsal, Prüfung Direktverbindung zwischen Forst und Weiher, Prüfung zusätzliche Verbindungen im Spätverkehr für Östringen sowie Anbindung Thermalbad Mingolsheim an Bahnhof Bad Schönborn-Kronau, Prüfung Erschließung der nördlichen und südlichen Randbereiche und Wochenendbedienung von Kronau

133

Kronau – Mingolsheim – Östringen

Bus

Linienbündel: Bruchsal Nord

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	07:15	16:45	*	*	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * Die Linie dient primär dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Mingolsheim, Kronau und Östringen. Es sind abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -

134

Östringen – Odenheim – Tiefenbach – Eichelberg – Elsenz

Bus

Linienbündel: Kraichtal

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Odenheim Bahnhof 134 Elsenz <> S31 Karlsruhe

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:30	20:30	20 min*	60 min	-
Sa	07:15	20:00	-	NVZ 60 min	SVZ -
So	09:15	20:00	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten * morgens teilweise unvertaktet, nachmittags zwischen Östringen und Odenheim im 60-min-Takt

Mo-Fr: Elsenz-Eichelberg ca. alle 60 min

Sa/So: Nur Angebot im Abschnitt Odenheim – Elsenz

Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Östringen, Tiefenbach und Odenheim. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf Angebot
Prüfung Verlängerung der Linie nach Eppingen



Oberöwisheim – Neuenbürg

Bus

Linienbündel: Kraichtal

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Oberöwisheim Bahnhof 135 <> S32 Karlsruhe Gleichbehandlung (Anzahl Fahrten, Fahrlagen, Betriebsdauer) der Linien 135-138

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:45	23:45	20 min*	60 min	60 min
				NVZ	SVZ
Sa	-	-	-	-	-
					SVZ
So	-	-	-	-	-

Besonderheiten *morgens teilweise unvertaktet

Minibuseinsatz

12:30 – 14:30 Uhr: 20-min-Takt

Sa/So: Angebot auf dieser Linie durch Linie 139 abgedeckt

Handlungsbedarf -



Münzesheim – Oberacker

Bus

Linienbündel: Kraichtal

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Münzesheim Bahnhof 136 <> S32 Karlsruhe Gleichbehandlung (Anzahl Fahrten, Fahrlagen, Betriebsdauer) der Linien 135 – 138.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:45	23:30	20 min*	60 min	60 min
				NVZ	SVZ
Sa	-	-	-	-	-
					SVZ
So	-	-	-	-	-

Besonderheiten * morgens teilweise unvertaktet

Minibuseinsatz

12:30-14:30 Uhr: 20-min-Takt

Sa/So: Angebot auf dieser Linie durch Linie 139 abgedeckt

Handlungsbedarf -

137

Bahnbrücken Bf – Bahnbrücken Ort

Bus

Linienbündel: Kraichtal

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Bahnbrücken 137 <> S32 Karlsruhe

Gleichbehandlung (Anzahl Fahrten, Fahrlagen, Betriebsdauer) der Linien 135 – 138.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:30	23:45	20 min*	60 min	60 min
				NVZ	SVZ
Sa	-	-	-	-	-
					SVZ
So	-	-	-	-	-

Besonderheiten * morgens teilweise unvertaktet

Minibuseinsatz

12:30 – 14:30 Uhr: 20-min-Takt

Sa/So: Angebot auf dieser Linie durch Linie 139 abgedeckt

Handlungsbedarf -



Menzingen – Landshausen

Bus

Linienbündel: Kraichtal

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Menzingen Bahnhof 138 <> S32 Karlsruhe Gleichbehandlung (Anzahl Fahrten, Fahrlagen, Betriebsdauer) der Linien 135 – 138.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:30	23:45	20 min*	60 min	60 min
				NVZ	SVZ
Sa	-	-	-	-	-
					SVZ
So	-	-	-	-	-

Besonderheiten * morgens teilweise unvertaktet

Minibuseinsatz

12:30 – 14:30 Uhr: 20-min-Takt

Sa/So: Angebot auf dieser Linie durch Linie 139 abgedeckt

Handlungsbedarf

Angebot

Prüfung Verlängerung der Linie nach Eppingen

139

Landshausen – Menzingen – Bahnbrücken – Gochsheim – Oberacker – Münzesheim – Oberöwisheim – Unteröwisheim

Bus

Linienbündel: Kraichtal

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Nur Wochenende:

Systemanschluss Menzingen Bahnhof 139 Landshausen <> S32 Karlsruhe

Systemanschluss Bahnbrücken (nicht nachts) 139 Neuenbürg <> S32 Karlsruhe

Systemanschluss Münzesheim (nicht nachts) 139 Neuenbürg/Röhrhausen <> S32 Karlsruhe

Systemanschluss Oberöwisheim Bahnhof (nur nachts) 139 Neuenbürg < S32 Karlsruhe

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	07:00	16:00 (Fr 02:45)	*	*	-
Sa	09:15	02:45	-	NVZ 120 min	SVZ 120 min
So	11:15	24:00	-	-	SVZ 120 min

Besonderheiten * Die Linie dient von Mo-Fr primär dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Münzesheim, Unteröwisheim, Oberöwisheim und Gochsheim. Es sind abweichende Linienfahrwege möglich.

Sa/So: Das Angebot der Linien 135, 136, 137 und 138 wird zusammengefasst und durch die Linie 139 erbracht.

Zwischen 24:00 und 02:30 Uhr: 60-min-Takt

Handlungsbedarf -

140

Ubstadt – Weiher – / Zeutern – Stettfeld – Langenbrücken – Mingolsheim – Östringen

Bus

Linienbündel: Bruchsal Nord

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	07:00	16:45	*	*	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * Die Linie dient primär dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Langenbrücken, Mingolsheim und Östringen. Es sind abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf Prüfung Verlängerung der Rückfahrt von Östringen nach der 8. Stunde nach Weiher und Ubstadt

143

Knittlingen – Großvillars – Oberderdingen – Flehingen

Bus

Linienbündel: Mittelbereich Bretten
 Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschlüsse Knittlingen ZOB: 143 <> 700 Mühlacker, / 143 <> 706 Maulbronn/143<> 734 Pforzheim

Systemanschluss Oberderdingen-Flehingen: 143 <> RE45 Karlsruhe

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:45	20:15	60 min	60 min	-
				NVZ	SVZ
Sa	-	-	-	-	-
					SVZ
So	-	-	-	-	-

Besonderheiten Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Knittlingen, Großvillars und Oberderdingen. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich

Weitere Fahrten mit KVV.MyShuttle 145M

Handlungsbedarf -



Bretten – Großvillars – Oberderdingen – Kürnbach – Sulzfeld

Bus

Linienbündel: Mittelbereich Bretten
 Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Sulzfeld Bahnhof: 144 <> RE45 Heilbronn
 - Systemanschlussknoten (volle Stunde) Bretten Bahnhof: 144 <> S4 Karlsruhe/144 <> RB17c
 Bruchsal und Bretten/144 <> 700 Mühlacker

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:45	23:30 (Fr 01:30)	20/40 min*	60 min**	60 min
Sa	06:30	01:30	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	07:30	23:30	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten * zwischen Bretten und Kürnbach Verdichtung auf 20-min-Takt

** ab ca. 13:00 Uhr Takt der HVZ

Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Bretten. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Weitere Fahrten mit KVV.MyShuttle 145M

Handlungsbedarf Angebot
 Prüfung standardkonforme Ausgestaltung des Schülerverkehrs



Flehing en – Oberderding en

Bus

Linienbündel: Mittelbereich Bretten
 Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:
 Systemanschluss Oberderding en-Flehing en:
 145 Oberderding en <> S4 Karlsruhe

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:00	20:00	60 min	60 min	-
Sa	-	-	-	NVZ 60 min	SVZ -
So	-	-	-	-	SVZ -

Besonderheiten Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Oberderding en. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Weitere Fahrten mit KVV.MyShuttle 145M

Handlungsbedarf Angebot
 Prüfung standardkonforme Ausgestaltung des Schülerverkehrs

Angebot
 Prüfung Verlängerung nach Zaberfeld

145s

FleHINGEN – Sulzfeld – Kürnbach – Oberderdingen

Bus

Linienbündel: Mittelbereich Bretten

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

Betriebszeiten			Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:45	16:30	*	*	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * Die Linie dient primär dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Sulzfeld und Oberderdingen. Es sind abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -



On-Demand-Verkehr
 Östlicher Landkreis Karlsruhe

KVV.MyShuttle

Linienbündel: Mittelbereich Bretten
 Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Bedienung der Gebiete der Kommunen Oberderdingen, Kürnbach, Sulzfeld und Zaisenhausen

		Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ	
Mo-Fr	20:00	00:30 (Mo-Do) 02:00 (Fr)	-	-	On-Demand	
Sa	20:00	02:00	-	NVZ	SVZ On-Demand	
So	20:00	00:30	-	-	SVZ On-Demand	

Besonderheiten -

Handlungsbedarf -

149s

Bahnbrücken – Gochsheim – Flehingen – Oberderdingen

Bus

Linienbündel: Mittelbereich Bretten

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	07:00	16:30	*	*	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * Die Linie dient primär dem Schülerverkehr des Schulstandortes in Oberderdingen. Es sind abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -



Berghausen – Wöschbach

Bus

Linienbündel: Pfinztal/Albtal

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Berghausen Bahnhof 151 <> S5 Karlsruhe/151 <> 152 Langensteinbach
(stündlich Mo-Fr)

Betriebszeiten			Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:00	22:00	20 min*	20/40 min*	30 min**
Sa	06:30	22:30	-	NVZ 30 min	SVZ 30 min**
So	07:45	22:30	-	-	SVZ 30 min**

Besonderheiten * morgens teilweise unvertaktet, an Ferientagen ab 07:00 Uhr im 30-min-Takt.

** zwischen 21:00 und 23:00 Uhr 20/40-min-Takt

Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Berghausen. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -



Berghausen – Söllingen – Kleinsteinbach – Mutschelbach – Langensteinbach

Bus

Linienbündel: Pfinztal/Albtal

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Berghausen Bahnhof 152 <> S5 Karlsruhe/152 <> 151 Wöschbach (als Durchbindung realisiert)

Systemanschluss Langensteinbach Bahnhof 152 Berghausen <> S11 Karlsruhe

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:00	19:45	60 min	60 min	-
				NVZ	SVZ
Sa	-	-	-	-	-
					SVZ
So	-	-	-	-	-

Besonderheiten Taktsprung gegen 08:00 Uhr

Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Kleinsteinbach (nur in/aus Richtung Langensteinbach) sowie Langensteinbach. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Weitere Fahrten mit KVV.MyShuttle 153M

Handlungsbedarf -



On-Demand-Verkehr
Waldbronn und Karlsbad*

KVV.MyShuttle

Linienbündel: Pfinztal/Albtal
Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Bediengebiet: die Waldbronner Teilorte Busenbach, Etzenrot mit Neurod und Reichenbach sowie die Karlsbader Teilorte Auerbach, Langensteinbach, Mutschelbach, Spielberg sowie den Bahnhof Kleinsteinbach

Betriebszeiten			Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	19:30	01:30 (Fr 02:30)	-	-	On-Demand
Sa	09:00	02:30	-	NVZ On-Demand	SVZ On-Demand
So	09:00	24:00	-	-	SVZ On-Demand

Besonderheiten * Anbindung Ittersbach siehe KVV.MyShuttle 154M

Handlungsbedarf -



Langensteinbach – Auerbach

Bus

Linienbündel: Pfinztal/Albtal
 Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Langensteinbach Bahnhof 153 <> S11 Karlsruhe

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:15	19:30	30 min*	30 min*	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * Gewerbegebiet Schießhüttenäcker wird erst ab 09:00 Uhr und im 60-min-Takt bedient.

Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr des Schulstandortes in Langensteinbach. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Weitere Fahrten mit KVV.MyShuttle 153M

Handlungsbedarf -

154

Marzell Bf – Burbach – Schielberg – Marzell Bf
 Marzell Bf – Pfaffenrot – Marzell Bf

Bus

Linienbündel: Pfinztal/Albtal
 Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Marzell Bahnhof 154 <> S1 Karlsruhe

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:45	20:00	20/40 min*	60 min	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * bis 07:00 Uhr: 30-min-Takt

Die Linie verkehrt jeweils ab Marzell Bhf auf zwei Schleifen

Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Ettlingen (Umstieg in Marzell in die S1). Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Weitere Fahrten mit KVV.MyShuttle 154M

Handlungsbedarf -



*On-Demand-Verkehr
Marzell und Ittersbach*

KVV.MyShuttle

*Linienbündel: Pfinztal/Albtal
Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe*

Rahmenbedingungen:

Bediengebiet: Marzell und Karlsbader Ortsteil Ittersbach

		Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Mo-Fr	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
		20:00	01:00 (Fr 02:30)	-	-	On-Demand
	Sa	08:00	02:30	-	NVZ On-Demand	SVZ On-Demand
	So	08:00	24:00	-	-	SVZ On-Demand

Besonderheiten -

Handlungsbedarf -



Busenbach – Reichenbach – Etzenrot

Bus

Linienbündel: Pfinztal/Albtal
 Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Etzenrot Bahnhof 155 <> S1 Bad Herrenalb/Karlsruhe
 Systemanschluss Busenbach Bahnhof 155 <> S1/S11 Karlsruhe

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:45	00:15	20/40 min	20/40 min	60 min
Sa	07:30	00:15	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	12:45	20:15	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten Mo – Fr: Alternierende Linienwege innerhalb der Waldbronner Ortsteile Reichenbach und Busenbach

Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Langensteinbach. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Mo – Fr bis 19:00 Uhr: Reichenbach – Etzenrot 60-min-Takt, in der NVZ auch zum Ermilisgrund 60-min-Takt

Fahrten zum Ermilisgrund Mo – Fr nur bis 19:00 Uhr, Sa 13:00-21:00 sowie So ganztägig.

Weitere Fahrten mit KVV.MyShuttle 153M

Handlungsbedarf -



Zündhütte – Grünwettersbach – Palmbach – Stupferich – Mutschelbach – Langensteinbach

Bus

Linienbündel: Pfinztal/Albtal
 Aufgabenträger: Landreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Langensteinbach Bahnhof 158 Zündhütte <> S11 Karlsruhe

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:45	20:15	60 min	60 min	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Langensteinbach. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Weitere Fahrten mit KVV.MyShuttle 153M

Handlungsbedarf -

159

Weingarten – (/Wössingen) – Jöhlingen – Berghausen

Bus

Linienbündel: Pfinztal/Albtal

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Weingarten Bahnhof 159 <> S3/S31/S32 Karlsruhe/159 <> 195 Leopoldshafen

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:00	20:30	60 min*	60 min	-
Sa	07:30	20:30	-	NVZ 60 min	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * morgens unvertaktet

Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Berghausen. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich. Im Bereich Wössingen ausschließlich Fahrten im Schülerverkehr.

Handlungsbedarf -



Gölshausen – Bretten Hausertal – Bahnhof – Klinik – St. Johann

Bus

Linienbündel: Mittelbereich Bretten

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Bretten Bahnhof: 160 Hausertal <> RE45 Karlsruhe

Minibuseinsatz aufgrund beengter Straßenquerschnitte und Schlepplkurven

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:45	20:00	60 min	60 min	
Sa	06:45	20:00	-	NVZ 60 min	SVZ -
So	07:45	20:00	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten Weitere Fahrten mit KVV.MyShuttle 161M

Handlungsbedarf -



Gondelsheim – Neibsheim – Büchig – Bretten

Bus

Linienbündel: Mittelbereich Bretten

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Gondelsheim Bahnhof: 161 Büchig <> RB17c Bruchsal

Systemanschluss Bretten Bahnhof: 161 <> S4 Karlsruhe/161 <> 162 (als Durchbindung realisiert)

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:00	20:30	30 min	30 min	-
Sa	06:30	20:15	-	NVZ 60 min	SVZ -
So	07:30	20:15	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Bretten. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Weitere Fahrten mit KVV.MyShuttle 161M

Handlungsbedarf Infrastruktur
Prüfung Haltestelle im Bereich Brettener Straße/Südkreisel in Gondelsheim, falls ein neuer Bahnhofpunkt Gondelsheim Süd nicht realisierbar ist.



*On-Demand-Verkehr
Bretten und Gondelsheim*

KVV.MyShuttle

*Linienbündel: Mittelbereich Bretten
Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe*

Rahmenbedingungen:

Bedienung der Kommunen Bretten und Gondelsheim

		Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ	
Mo-Fr	20:00	00:30 (Mo-Do) 02:00 (Fr)	-	-	On-Demand	
Sa	20:00	02:00	-	NVZ	SVZ On-Demand	
So	20:00	00:30	-	-	SVZ On-Demand	

Besonderheiten -

Handlungsbedarf -



Bretten – Rinklingen – Diedelsheim – Bretten

Bus

Linienbündel: Mittelbereich Bretten

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Bretten Bahnhof: 162 <> RE71 Bruchsal /Mühlacker/162 <> 161 (als Durchbindung realisiert)

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:15	20:30	30 min	30 min	-
Sa	07:15	20:30	-	NVZ 60 min*	SVZ -
So	07:15	20:30	-	-	SVZ 60 min*

Besonderheiten * Überlagerung mit Linie 163 zu angenähertem 30-min-Takt zwischen Bretten Bahnhof und Diedelsheim Eichholz

Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Bretten. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Weitere Fahrten mit KVV.MyShuttle 161M

Handlungsbedarf -



Dürrenbüchig – Diedelsheim

Bus

Linienbündel: Mittelbereich Bretten
 Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	07:15	15:45	*	*	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * Die Linie dient primär dem Schülerverkehr des Schulstandortes in Diedelsheim. Es sind abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -

163

Bretten – Diedelsheim – Bretten

Bus

Linienbündel: Mittelbereich Bretten

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Bretten Bahnhof: 163 <> S4 Karlsruhe /163 <> RB17c Bruchsal/163 <> 164 (als Durchbindung realisiert)

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:15	20:00	20 min	20/40 min	-
Sa	06:45	20:00	-	NVZ 60 min*	SVZ -
So	07:45	20:00	-	-	SVZ 60 min*

Besonderheiten * Überlagerung mit Linie 162 zu angenähertem 30-min-Takt zwischen Bretten Bahnhof und Diedelsheim Eichholz

Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Bretten. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Weitere Fahrten mit KVV.MyShuttle 161M

Handlungsbedarf -

164

Bretten – Wanne – Ruit – Wanne – Bretten

Bus

Linienbündel: Mittelbereich Bretten

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Bretten Bahnhof: 164 <> RE45/S4 Karlsruhe/164 <> 163 (als Durchbindung realisiert)

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:30	20:15	20 min	20/40 min	-
Sa	07:30	20:00	-	NVZ 60 min	SVZ -
So	07:30	20:00	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Bretten. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Weitere Fahrten mit KVV.MyShuttle 161M

Handlungsbedarf -



Stadtbus „max“ (Rendezvous)
Bruchsal Südstadt – Bruchsal ZOB

Bus

Linienbündel: Stadtbusverkehr Bruchsal
Aufgabenträger: Stadtbusverkehr Bruchsal

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:45	20:15	30 min	30 min	30 min
Sa	06:45	20:15	-	NVZ 30 min	SVZ 30 min
So	-	-	-	-	SVZ -

Besonderheiten Rendezvous an der Haltestelle Bruchsal ZOB mit den Linien 181-186

Eine zusätzliche Fahrt im Schülerverkehr von Büchenau.

Handlungsbedarf -



Stadtbus „max“ (Rendezvous)
 Bruchsal Eggerten - Bruchsal Weiherberg - Bruchsal ZOB

Bus

Linienbündel: Stadtbusverkehr Bruchsal
 Aufgabenträger: Stadtbusverkehr Bruchsal

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:45	20:15	30 min	30 min	30 min
Sa	06:45	20:15	-	NVZ 30 min	SVZ 30 min
So	-	-	-	-	SVZ -

Besonderheiten Rendezvous an der Haltestelle Bruchsal ZOB mit den Linien 180-186

Handlungsbedarf -

182

Stadtbus „max“ (Rendezvous)
 Bruchsal Krankenhaus – Bruchsal Augsteiner – Bruchsal ZOB

Bus

Linienbündel: Stadtbusverkehr Bruchsal
 Aufgabenträger: Stadtbusverkehr Bruchsal

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:45	20:15	30 min	30 min	30 min
Sa	06:45	20:15	-	NVZ 30 min	SVZ 30 min
So	-	-	-	-	SVZ -

Besonderheiten Rendezvous an der Haltestelle Bruchsal ZOB mit den Linien 180-186

Handlungsbedarf -

183

Stadtbus „max“ (Rendezvous)
Bruchsal Schwimmbad – Bruchsal ZOB

Bus

Linienbündel: Stadtbusverkehr Bruchsal
Aufgabenträger: Stadtbusverkehr Bruchsal

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:45	20:15	30 min	30 min	30 min
Sa	06:45	20:15	-	NVZ 30 min	SVZ 30 min
So	-	-	-	-	SVZ -

Besonderheiten Rendezvous an der Haltestelle Bruchsal ZOB mit den Linien 180-186

Handlungsbedarf -



Stadtbus „max“ (Rendezvous)

Bruchsal ZOB - Heildelshelm - Helmsheim - Obergrombach - Untergrombach - Büchenau - Bruchsal ZOB

Bus

Linienbündel: Stadtbusverkehr Bruchsal

Aufgabenträger: Stadtbusverkehr Bruchsal

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:30	21:00	60 min	60 min	60 min
Sa	06:30	21:00	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	11:00	20:00	-	-	SVZ 120 min

Besonderheiten Rendezvous an der Haltestelle Bruchsal ZOB mit den Linien 180-186

Ringverkehr, Angebot in Gegenrichtung durch Linie 186

Mo-Fr: Um 12:00 Uhr Verschiebung der Startzeit um 30 Minuten

Handlungsbedarf -



Stadtbus „max“ (Rendezvous)

Bruchsal ZOB - Büchenau - Untergrombach - Obergrombach - Helmsheim - Heidelberg -
Bruchsal ZOB

Bus

Linienbündel: Stadtbusverkehr Bruchsal

Aufgabenträger: Stadtbusverkehr Bruchsal

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:00	20:30	60 min	60 min	60 min
Sa	06:00	20:30	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	10:00	21:00	-	-	SVZ 120 min

Besonderheiten Rendezvous an der Haltestelle Bruchsal ZOB mit den Linien 180-185

Ringverkehr, Angebot in Gegenrichtung durch Linie 185

Mo-Fr: Um 12:00 Uhr Verschiebung der Startzeit um 30 Minuten

Handlungsbedarf -



(KIT -) Spöck – Büchenau – Untergrombach – Obergrombach – Helmsheim

Bus

Linienbündel: Hardt-Ost

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschlussknoten (volle Stunde) Spöck Richard-Hecht-Schule 187 <> S2 Karlsruhe/187 <> 125 Bruchsal/187 <> 120 Weingarten

Systemanschluss Untergrombach Bahnhof/Bahnhof Ost 187 Büchenau <> S3/S31/S32

Karlsruhe/187 Helmsheim <> S3/S31/S32 Bruchsal/Karlsruhe

Systemanschluss Helmsheim Bahnhof 187 <> RB17c Bretten

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:45	20:45	*	60 min	60 min
Sa	07:00	15:00	-	NVZ 60 min	SVZ -
So	-	-	-	-	SVZ -

Besonderheiten * morgens bis ca. 07:00 Uhr alle 20 min, dann alle 40 min, nachmittags alle 30 min (außer Spöck: 60 min)

Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr des Schulstandortes in Untergrombach. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Ein Fahrtenpaar von/nach KIT-Campus Nord.

Handlungsbedarf -

188

Büchenau – Untergrombach – Bruchsal

Bus

Linienbündel: Hardt-Ost

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	07:00	16:15	*	*	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * Die Linie dient primär dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Bruchsal. Es sind abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -

189

Untergrombach – Obergrombach – Helmsheim – Heildelsheim – Bruchsal/Gondelsheim

Bus

Linienbündel: Hardt-Ost

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:45	16:15	*	*	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * Die Linie dient primär dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Bruchsal, Gondelsheim und Untergrombach. Es sind abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -



*On-Demand-Verkehr
Hardt-West*

KVV.MyShuttle

*Linienbündel: Hardt West/Nord
Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe*

Rahmenbedingungen:

Bediengebiet: die Gemeinden Dettenheim und Graben-Neudorf sowie die Ortsteile Hochstetten (Linkenheim-Hochstetten) und Huttenheim (Philippsburg)

		Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Mo-Fr	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
		19:00	24:00 (Fr 02:00)	-	-	On-Demand
	Sa	15:00	02:00	-	NVZ	SVZ On-Demand
	So	08:00	24:00	-	-	SVZ On-Demand

Besonderheiten -

Handlungsbedarf -



Rußheim – Liedolsheim – Hochstetten

Bus

Linienbündel: Hardt-West/Nord
 Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Hochstetten Grenzstraße 192 <> S1/S11 Karlsruhe

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:30	23:45	20 min	20 min*	60 min
Sa	06:00	23:45	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	-	-	-	-	SVZ -

Besonderheiten * bis ca. 13:00 Uhr 20/40-Takt

Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Linkenheim. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Weitere Fahrten mit KVV.MyShuttle 191M.

Handlungsbedarf -

193

Rheinsheim – Philippsburg – Waghäusel – Kirrlach – Kronau – Bad Schönborn-Kronau Bahnhof

Bus

Linienbündel: Lußhardt

Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Im Abschnitt Kirrlach – Waghäusel ist das Angebot durch die Linie 125 so überlagert, dass sich ein 20-min-Takt ergibt.

Systemanschluss Bad Schönborn-Kronau 193 <> S3 Bruchsal/RE 73 Heidelberg/193 <> 131
 Systemanschlussknoten Waghäusel Bahnhof (volle Stunde) 193 <> S9 Karlsruhe/193 <> 125
 Bruchsal/193 <> 128 Oberhausen-Rheinhausen

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:00	21:00	60 min* **	60 min**	60 min
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * morgens zwei Fahrten 10 Minuten vor Takt in Richtung Bad Schönborn-Kronau

** Verdichtung morgens und nachmittags im Abschnitt von Rheinsheim nach Waghäusel auf 30-min-Takt

Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr der Schulstandorte Philippsburg und Waghäusel. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -

194

Rheinhausen – Oberhausen – Philippsburg

Bus

Linienbündel: Hardt-West/Nord
 Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	07:00	17:00	*	*	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * Die Linie dient primär dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Oberhausen und Philippsburg. Es sind abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -



Leopoldshafen – KIT Campus-Nord – Blankenloch – Weingarten

Bus

Linienbündel: Hardt-West/Nord
 Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Leopoldshafen Leopoldstraße 195 <> S1/S11 Hochstetten/Karlsruhe
 Systemanschluss Blankenloch Nord 195 Leopoldshafen <> S2 Karlsruhe
 Systemanschluss Blankenloch Bahnhof 195 <> S9 Karlsruhe
 Systemanschluss Weingarten Bahnhof West 195 <> S3/S31/S32 Karlsruhe sowie 159 Berghausen

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:30	20:30	20 min*	30 min**	30 min
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * Weingarten – Blankenloch morgens 5 Fahrten im Abstand von ca. 30 – 50 min, nachmittags Stundentakt; zwischen Blankenloch und Leopoldshafen teilweise Verdichtung auf 10-beziehungsweise 15-min-Takt.

** Weingarten – Blankenloch sowie Anbindung Blankenloch Bhf. alle 60 min

Handlungsbedarf -

198

Phillippsburg – Huttenheim – Rußheim – Liedolsheim – Graben Bahnhof

Bus

Linienbündel: Hardt-West/Nord
 Aufgabenträger: Landkreis Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Philippsburg Bahnhof 198 Graben-Neudorf <> S33 Bruchsal/Germersheim
 Systemanschluss Graben-Neudorf Bahnhof 198 <> S9 Mannheim/Karlsruhe (RE4)

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:30	19:30	60 min*	60 min*	- min
				NVZ	SVZ
Sa	-	-	-	-	-
					SVZ
So	-	-	-	-	-

Besonderheiten * zwischen Graben-Neudorf und Rußheim im 30-min-Takt

Diese Linie dient auch dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Philippsburg. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -

10.3.4 Landkreis Rastatt



Karlsruhe Tullastraße – Durlacher Tor (U) – Kronenplatz (U) – Marktplatz (U) – Karlsruhe Hbf Vorplatz – Durmersheim – Rastatt – Baden-Baden – Bühl (Baden) – Achern

S-Bahn

-

Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg/Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Das Angebot ist Abschnittsweise durch Linie RE2, RE7, RE40, RB41, RB44, S71, S8 und S81 überlagert

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:15	23:45	60 min	60 min	4 Fahrten
Sa	08:30	23:45	-	NVZ 60 min	SVZ 5 Fahrten
So	09:30	23:45	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten In den Randstunden unregelmäßig durch S71, RB44 sowie RE2 ersetzt.

Nach Inbetriebnahme des Rastatter Tunnels wird das Fahrplanangebot angepasst.

- Handlungsbedarf** Infrastruktur
Kapazitätserweiterung und barrierefreier Ausbau Hauptbahnhofvorplatz und Albtalbahnhof in Karlsruhe
- Infrastruktur
Kapazitätserweiterung durch viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn auf dem Abschnitt zwischen Karlsruhe und Abzweigstelle Bashaide
- Infrastruktur
Neubau von Haltepunkten in Rastatt-Niederbühl und Bietigheim-Süd
- Infrastruktur
Reaktivierung der Wintersdorfer Strecke: Anbindung des Zentralklinikums und des Mercedes-Werkes Rastatt

Infrastruktur

Perspektivisch: Weiterführung ins Elsass über Wintersdorfer Strecke

Infrastruktur

Perspektivisch: Weiterführung zum Baden-Airpark über Wintersdorfer Strecke

Infrastruktur

Perspektivisch: Stadtbahnanbindung Rastatter Innenstadt nach dem *Karlsruher Modell*

Infrastruktur

Perspektivisch: Stadtbahnanbindung Baden-Badener-Innenstadt

Infrastruktur

Perspektivisch: Stadtbahnverbindung von Baden-Baden zum Baden-Airpark

S71

Karlsruhe Hbf – Ettlingen West – Malsch – Rastatt – Baden-Baden – Bühl (Baden) – Achern

S-Bahn

-

Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg

Rahmenbedingungen:

Das Angebot ist Abschnittsweise durch Linie RE2, RE7, RE40, RB41, RB44, S7, S8 und S81 überlagert

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:15	23:15	*	-	*
				NVZ	SVZ
Sa	07:00	23:30	-	-	*
					SVZ
So	08:00	23:15	-	-	*

Besonderheiten * Linie dient zur Füllung von Fahrplanlücken der RB44, die sich aus der Diskrepanz des bereits vergebenen Netzes und der Zwänge aufgrund der verschobenen Inbetriebnahme des Rastatter Tunnels öffnen. Es verkehren je nach Verkehrstag drei bis fünf Fahrten. Die Linie wird mit Eröffnung des Rastatter Tunnels voraussichtlich entbehrlich.

Handlungsbedarf Infrastruktur
 Reaktivierung der Verbindungsstrecke zwischen Ettlingen West und Ettlingen Erbprinzen

Infrastruktur
 Neubau von Haltepunkt in Rastatt-Niederbühl

Infrastruktur
 Ausbau des Bahnhofs Ettlingen West zum intermodalen Knotenpunkt

Infrastruktur
 Perspektivisch Verbindungsstrecke zwischen Bruchhausen und Ettlingen Erbprinzen

Infrastruktur
 Reaktivierung der Wintersdorfer Strecke: Anbindung des Zentralklinikums und des Mercedes-Werkes Rastatt

Infrastruktur
Perspektivisch Weiterführung ins Elsass über Wintersdorfer Strecke

Infrastruktur
Perspektivisch Weiterführung zum Baden-Airpark über Wintersdorfer Strecke

Infrastruktur
Perspektivisch Stadtbahnanbindung Rastatter Innenstadt nach dem *Karlsruher Modell*

Infrastruktur
Perspektivisch Stadtbahnanbindung Baden-Badener-Innenstadt

Infrastruktur
Perspektivisch Stadtbahnverbindung von Baden-Baden zum Baden-Airpark



Karlsruhe Tullastraße – Durlacher Tor (U) – Kronenplatz (U) – Marktplatz (U) – Karlsruhe Hbf Vorplatz – Durmersheim – Rastatt – Kuppenheim – Gaggenau – Gernsbach – Forbach (Schwarzwald) – Baiersbronn – Freudenstadt – Eutingen im Gäu – Bondorf (bei Herrenberg) (-Herrenberg)

S-Bahn

-
Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg/Stadt Karlsruhe

Rahmenbedingungen:

Das Angebot ist abschnittsweise durch Linie RE2, RE7, RE14a/b, RE40, RB41, RB44, S7, S71 und S81 überlagert

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:15	01:30	60 min	60 min	60 min
Sa	05:00	02:30	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	05:15	01:30	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten Einzelne Fahrten in den Randlagen nur Karlsruhe – Forbach

Fr/Sa: Verlängerter Nachtverkehr

Nach Inbetriebnahme des Rastatter Tunnels wird das Fahrplanangebot angepasst.

Handlungsbedarf Infrastruktur
Kapazitätserweiterung und barrierefreier Ausbau Hauptbahnhofvorplatz und Albtalbahnhof in Karlsruhe

Infrastruktur
Kapazitätserweiterung durch zweigleisigen Ausbau der Murgbahn zwischen Rastatt Bahnhof und Kuppenheim und Herstellung einer Überleitstelle in Bischweier

Infrastruktur
Kapazitätserweiterung durch viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn auf dem Abschnitt zwischen Karlsruhe und Abzweigstelle Bashaide

Infrastruktur
Neubau des Haltepunktes Bietigheim-Süd

Infrastruktur
Perspektivisch Stadtbahnanbindung Rastatter Innenstadt nach dem *Karlsruher Modell*



Karlsruhe Hbf – Ettlingen West – Malsch – Rastatt – Gaggenau – Gernsbach – Forbach
(Schwarzwald) – Baiersbronn – Freudenstadt

S-Bahn

-
Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg

Rahmenbedingungen:

Das Angebot ist abschnittsweise durch Linie RE2, RE7, RE14a/b, RE40, RB41, RB44, S7, S71 und S8 überlagert

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	07:00	19:15	*	-	-
				NVZ	SVZ
Sa	-	-	-	-	-
					SVZ
So	-	-	-	-	-

Besonderheiten * Linie dient zur Füllung von Fahrplanlücken der RB44, die sich aus der Diskrepanz des bereits vergebenen Netzes und der Zwänge aufgrund der verschobenen Inbetriebnahme des Rastatter Tunnels öffnen. Es verkehren zurzeit Mo-Fr zwei Fahrten. Die Linie wird mit Eröffnung des Rastatter Tunnels voraussichtlich entbehrlich.

Handlungsbedarf Infrastruktur
Reaktivierung der Verbindungsstrecke zwischen Ettlingen West und Ettlingen Erbprinz

Infrastruktur
Kapazitätserweiterung durch zweigleisigen Ausbau der Murgbahn zwischen Rastatt Bahnhof und Kuppenheim und Herstellung einer Überleitstelle in Bischweier

Infrastruktur
Ausbau des Bahnhofs Ettlingen West zum intermodalen Knotenpunkt

Infrastruktur
Perspektivisch Verbindungsstrecke zwischen Bruchhausen und Ettlingen Erbprinz

Infrastruktur
Perspektivisch Stadtbahnanbindung Rastatter Innenstadt nach dem *Karlsruher Modell*



Rastatt – Ötigheim – Steinmauern

Anruf-Linien-Taxi

Linienbündel: Nördlicher Landkreis Rastatt

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	08:30	15:30		10 Fahrten	-
Sa	-	-	-	NVZ -	SVZ -
So	-	-	-	-	SVZ -

Besonderheiten Linie 221 verkehrt ausschließlich als Anruf-Linien-Taxi

Alle Fahrten nur Mo, Di und Do

Handlungsbedarf -



(Karlsruhe Entenfang -) Mörsch Rösselsbrünne – Durmersheim – Au am Rhein – Elchesheim-
Illingen – Steinmauern – Rastatt

Bus

Linienbündel: Nördlicher Landkreis Rastatt
Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Durmersheim Bahnhof 222 Rastatt <> S7/S8 Karlsruhe

Systemanschluss Rastatt Bahnhof 222 <> RB41/44 Karlsruhe

Im ALT-Verkehr wird das gesamte Haltestellennetz der Linien 222 und 227 bedient.

		Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Mo-Fr	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
		04:30	01:30	*	60 min**	60 min***
	Sa	05:30	01:30	-	60 min***	60 min***
	So	07:00	01:30	-	-	60 min***

Besonderheiten * morgens aufgrund der Anschlüsse unvertaktet in der Regel zwei Fahrten pro Stunde.

** Nachmittags ab ca. 14:00 Uhr im 20/40-Takt.

*** Mo-Fr ab 21:00, Sa/So ganztägig: auf dem Abschnitt Rösselsbrünne – Elchesheim als Anruf-Linien-Taxi ALT222 – zusätzlich Sa und So zwischen Rastatt Baldenau und Bahnhof von 09:00 Uhr bis 19:00 Uhr im 120-min-Takt.

Abschnitt Rheinstetten – Entenfang nur zwischen 6:00 und 8:30 Uhr in Lastrichtung 5 Fahrten, sowie zwischen 14:30 und 19:00 Uhr Stundentakt.

Sa/So: Vereinzelt auf 20/40 min verdichtet

Handlungsbedarf Angebot
Prüfung Verlängerung nach Mörsch über Au am Rhein und Neuburgweier in Verbindung mit Gesamtkonzept Linie 106



Illingen – Elchesheim – Durmersheim

Anruf-Linien-Taxi

Linienbündel: Nördlicher Landkreis Rastatt

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	09:00	15:45	-	10 Fahrten	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten Linie 223 verkehrt ausschließlich Mo, Di und Do

Handlungsbedarf -



Au am Rhein – Neuburgweier

Anruf-Linien-Taxi

Linienbündel: Nördlicher Landkreis Rastatt

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	08:45	16:00	-	17 Fahrten	-
Sa	-	-	-	NVZ -	SVZ -
So	-	-	-	-	SVZ -

Besonderheiten Linie 225 verkehrt ausschließlich Mo, Di und Do

Handlungsbedarf -



Bietigheim Bahnhof – Rheinstraße

Anruf-Linien-Taxi

Linienbündel: Nördlicher Landkreis Rastatt

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	08:15	15:45		11 Fahrten	-
Sa	-	-	-	NVZ -	SVZ -
So	-	-	-	-	SVZ -

Besonderheiten Linie 226 verkehrt ausschließlich Mo, Di und Do

Handlungsbedarf -



Durmersheim – (Würmersheim – Au am Rhein / Bietigheim -) Elchesheim-Iltingen – Steinmauern – Rastatt

Bus

Linienbündel: Nördlicher Landkreis Rastatt

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:30	17:45	*	*	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * Die Linie dient primär dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Rastatt und Durmersheim. Es sind abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -



Rastatt – Ottersdorf – Wintersdorf – Soufflenheim / Seltz (F)

Bus

Linienbündel: Stadtverkehr Rastatt

Aufgabenträger: Stadt Rastatt/Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

Fahrten von und nach Soufflenheim (F): Systemanschluss Rastatt Bahnhof 231 <> RE2 Karlsruhe

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:15	23:45	30 min	60 min*	120 min
Sa	05:00	23:45	-	NVZ 60 min	SVZ 120 min
So	08:30	23:45	-	-	SVZ 120 min

Besonderheiten * Mo-Fr 13:30-18:30 Uhr zwischen Wintersdorf und Rastatt ca. alle 30 min.

Diese Buslinie ist eine grenzüberschreitende deutsch – französische Buslinie.

Diese Linie dient zudem dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Rastatt sowie dem Pendlerverkehr zu Mercedes-Benz . Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

An Tagen, die nur in Baden-Württemberg Feiertag sind, auf der ganzen Linie Sonderfahrplan im 60-min-Takt

Soufflenheim – Wintersdorf im 60-min-Takt/am Wochenende im 120-min-Takt

Seltz – Wintersdorf nur einzelne Fahrten bis Mercedes-Benz-Werk (nicht während der Werksferien Mercedes-Benz) sowie weitere Fahrten bis Rastatt Bahnhof

Für den Linienabschnitt im Stadtgebiet Rastatt ist die Stadt Rastatt freiwilliger Aufgabenträger, für den restlichen Abschnitt der Landkreis Rastatt.

Handlungsbedarf Prüfung der Verlängerung der Linie nach Haguenau (F) unter Einbeziehung bestehender Linienverkehre im Elsass
Weiterführung ab Fahrplanwechsel Dezember 2025: Der französische Linienabschnitt ab Wintersdorf läuft als Modellprojekt bis Ende 2025. Bis zu diesem Zeitpunkt ist eine Weiterführung der Linie mit den deutschen und französischen Partnern abzustimmen.



Rauental – Rastatt – Plittersdorf

Bus

Linienbündel: Stadtverkehr Rastatt
 Aufgabenträger: Stadt Rastatt

Rahmenbedingungen:

Verkehrt als Ringlinie in Rauental und Plittersdorf

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:15	20:00	30 min*	60 min**	60 min
Sa	06:15	08:00	-	60 min***	60 min***
So	09:45	08:00	-	-	120 min

Besonderheiten * morgens unvertaktet, zwei Fahrten pro Stunde

** 13:30-18:30 im 30-min-Takt

*** ab 14:30 (von Rauental kommend 16:30) im 120-min-Takt

Auch außerhalb der schulrelevanten Zeiten teilweise Abweichungen vom Takt und verkürzte Linienwege

Diese Linie dient zudem dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Rastatt. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -



Rastatt – Plittersdorf Rheinfähre

Anruf-Linien-Taxi

*Linienbündel: Stadtverkehr Rastatt
Aufgabenträger: Stadt Rastatt*

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	13:00	19:30	60 min	60 min	-
Sa	13:00	19:30	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	13:00	19:30	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten Verkehr nur 01.04.-31.10.

Handlungsbedarf -



Rastatt Bahnhof – Iffezheim – Hügelsheim – Baden-Airpark – Stollhofen – Lichtenau-Ulm – Moos – Balzhofen – Oberweier – Bühl

Bus

Linienbündel: Südlicher Landkreis Rastatt I
 Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Rastatt Bahnhof X34 <> RE2 Karlsruhe/S8 Forbach (letzterer mit 13 Min. Umsteigezeit)

Systemanschluss Bühl Bahnhof X34 <> RE2 Offenburg

Linie wird nach den Regularien des VM Baden-Württemberg als Regiobuslinie betrieben.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:30	00:45	60 min	60 min	60 min
Sa	05:15	00:45	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	05:15	00:45	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten -

Handlungsbedarf Infrastruktur
 Prüfung, ob eine zusätzliche Haltestelle am Linienweg im Airpark realisierbar ist

Angebot

Es soll geprüft werden, ob eine Weiterführung der Linie über Freistett nach Kehl (Ortenaukreis) realisierbar ist.



Rastatt Bahnhof – Iffezheim – Hügelsheim – Baden-Airpark – Schwarzach

Bus

Linienbündel: Südlicher Landkreis Rastatt I

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Rastatt Bahnhof 234 < S7 Karlsruhe , 234 > RE7/S7 Karlsruhe (Umsteigezeit bis zu 16 Min.)

Systemanschluss Schwarzach 234 <> 268 Bühl/Freistett

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:00	20:45	60 min* **	60 min**	60 min
Sa	06:45	20:15	-	NVZ 60 min***	SVZ 60 min***
So	10:00	20:45	-	-	SVZ 120 min

Besonderheiten * morgens unvertaktet, ein bis zwei Fahrten pro Stunde, zusätzliche Fahrten zwischen Hügelsheim und Rastatt

** Häufig verkürzte beziehungsweise abweichende Linienwege im gemeinsamen Abschnitt dadurch ab ca. 14:30 Uhr etwa alle 30 Min.

*** zwischen Schwarzach und Airpark nur im 120-min-Takt

Diese Linie dient zudem dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Rastatt, Iffezheim, Hügelsheim und Schwarzach sowie mit Umstieg in Schwarzach auch Bühl. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Sonntags nur zwischen Airpark Terminal und Schwarzach und als ALT

Handlungsbedarf Angebot
Prüfung symmetrische Fahrplangestaltung

Angebot
Prüfung einer verbesserten Anbindung des Gewerbegebiets Greffern (Chemiepark)

Infrastruktur

Prüfung, ob eine zusätzliche Haltestelle am Linienweg im Airpark realisierbar ist



Schwarzach – Söllingen / Hardtwald – Iffezheim

Bus

Linienbündel: Südlicher Landkreis Rastatt I
 Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:
 Ergänzende Schülerfahrten zur Linie 234

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	07:00	14:00	*	*	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * Die Linie dient primär dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Schwarzach, Söllingen und Iffezheim. Es sind abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -



Rastatt Nord/Waldfriedhof – Rastatt Zentrum – Oberwald – Rheinau

Bus

Linienbündel: Stadtverkehr Rastatt

Aufgabenträger: Stadt Rastatt

Rahmenbedingungen:

Verkehrt als Ringlinie in Rheinau und Rastatt Nord

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:30	21:00	30 min	30 min	60 min
Sa	06:15	19:45	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	09:00	19:45	-	-	SVZ 120 min

Besonderheiten Mo-Fr: Alternierende Linienroute innerhalb Rastatt

Diese Linie dient zudem dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Rastatt. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Sa 13:30-17:30 Uhr: 120-min-Takt

Handlungsbedarf -



Bernhardusbrunnen – Westring/Agentur für Arbeit – Bahnhof – Industriegebiet – Beinle und zurück

Bus

*Linienbündel: Stadtverkehr Rastatt
Aufgabenträger: Stadt Rastatt*

Rahmenbedingungen:
Verkehrt als Ringlinie

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:45	19:30	60 min	60 min	-
Sa	07:45	14:30	-	NVZ 60 min	SVZ -
So	-	-	-	-	SVZ -

Besonderheiten -

Handlungsbedarf -

239

"Die Innenstadtlinie"
Rastatt Bahnhof – Krankenhaus – Stadtmitte – Bahnhof

Bus

Linienbündel: Stadtverkehr Rastatt
Aufgabenträger: Stadt Rastatt

Rahmenbedingungen:
 Verkehrt als Ringlinie

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	08:00	19:00	20 min	20 min	-
Sa	08:45	15:00	-	NVZ 20 min	SVZ -
So	-	-	-	-	SVZ -

Besonderheiten -

Handlungsbedarf -



Kuppenheim – Oberndorf

Anruf-Linien-Taxi

Linienbündel: Murgtal

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Kuppenheim 240 <> S8 Karlsruhe

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:00	24:00	60 min ** ***	60 min***	60 min
Sa	08:00	24:00	-	NVZ 120 min	SVZ 120 min*
So	08:00	24:00	-	-	SVZ 120 min*

Besonderheiten * Ab 20:00 im 60-min-Takt

** Mo-Fr 05:00-06:30 Uhr: In Fahrtrichtung Kuppenheim 4 Fahrten ohne Takt

** Mo-Fr 06:30-08:00 Uhr: In Fahrtrichtung Kuppenheim kein Angebot

*** Mo-Fr 12:45-13:45 sowie 16:45 Uhr in Richtung Oberndorf nur an Ferientagen (an Schultagen stellt die Linie 240s die Bedienung sicher)

Handlungsbedarf Prüfung einer Verlängerung mit zwei zusätzlichen Haltestellen in Kuppenheim (Erschließung Gewerbegebiet)

240s

Niederbühl – Kuppenheim – Oberndorf – Gaggenau – Ottenau

Bus

Linienbündel: Murgtal

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:45	17:45	*	*	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * Die Linie dient primär dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Bad Rotenfels und Ottenau. Es sind abweichende Linienfahrwege möglich (siehe auch Linie 240).

Handlungsbedarf -



Rastatt – Niederbühl – Förch – Kuppenheim (- Oberndorf)

Bus

Linienbündel: Murgtal

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:15	21:00	60 min	60 min	60 min
Sa	08:15	19:00	-	NVZ 120 min	SVZ 120 min
So	10:15	19:00	-	-	SVZ 120 min

Besonderheiten Diese Linie dient zudem dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Rastatt und Kuppenheim. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich. Im Bereich Kuppenheim – Oberndorf ausschließlich Fahrten im Schülerverkehr.

Handlungsbedarf Angebot
Prüfung ob ein symmetrischer Fahrplan umsetzbar ist

Angebot
Prüfung einer Verlängerung mit zwei zusätzlichen Haltestellen in Kuppenheim (Erschließung Gewerbegebiet)



Gernsbach – Reichental – Kaltenbronn

Bus

Linienbündel: Murgtal

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Gernsbach Bahnhof 242 <> S8 Karlsruhe/Forbach

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:30	24:00	60 min *	60 min *	60 min
Sa	07:30	24:00	-	NVZ 60 min*	SVZ 60 min
So	07:30	24:00	-	-	SVZ 60 min*

Besonderheiten Linie 242 verkehrt außerhalb der schülerrelevanten Zeiten sowie der Fahrten vom und zum Kaltenbronn als Anruf-Linien-Taxi

* Zwischen Reichental und Kaltenbronn Mo-Fr nur vereinzelte Fahrten, Sa und So zwischen 09:00 Uhr und 19:00 (Winter) beziehungsweise 20:00 Uhr (Sommer) im 60-min-Takt.

Diese Linie dient zudem dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Gernsbach sowie mit Umstieg in Gernsbach auch Rastatt. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich. Diese Fahrten ersetzen zeitweise die ALT-Fahrten.

Handlungsbedarf -



Bad Herrenalb – Loffenau – Gernsbach – Selbach – Baden-Baden – Steinbach – Bühl

Bus

Linienbündel: Murgtal

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Bühl Bahnhof X44 <> RE2 Karlsruhe/S7 Achern

Systemanschluss Baden-Baden Augustaplatz X44 Bad Herrenalb <> X45 Ruhestein

Systemanschluss Gernsbach X44 Bad Herrenalb <> RB41(S81/S8/RE40) Karlsruhe/Forbach

Systemanschlussknoten (volle Stunde) Bad Herrenalb X44 <> S1 Karlsruhe/X63 Calw

Linie wird nach den Regularien des VM Baden-Württemberg als Regiobuslinie betrieben.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:45	00:30	60 min*	60 min	60 min
Sa	06:00	00:30	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	07:00	00:30	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten * morgens ein zusätzliches Fahrtenpaar zwischen Augustaplatz und Bad Herrenalb

Handlungsbedarf -



(Bad Herrenalb – Loffenau -) Gernsbach – Staufenberg – Ebersteinburg – Baden-Baden
Leopoldsplatz – Baden-Baden Bahnhof

Bus

Linienbündel: Murgtal

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt und Stadt Baden-Baden

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Gernsbach Bahnhof 244 Loffenau/Baden-Baden <> S8 Karlsruhe/Forbach

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:00	00:15	60 min*	60 min**	60 min
Sa	06:30	00:15	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	08:30	00:15	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten * Zwischen Bahnhof Baden-Baden und Gernsbach 30-min-Takt

** Ab 12:00 Uhr zwischen Bahnhof Baden-Baden und Gernsbach 30-min-Takt.

Diese Linie dient zudem dem Schülerverkehr der Schulstandorte Gernsbach und Baden-Baden sowie mit Umstieg in Gernsbach auch Rastatt. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich. Im Bereich Loffenau – Bad Herrenalb ausschließlich Fahrten im Schülerverkehr

Samstags und sonntags keine Bedienung zwischen Baden-Baden Leopoldsplatz und Bahnhof Baden-Baden

Mo-Fr: 09:00-12:00 Uhr sowie 20:00-21:00 Uhr, Sa 06:30-21:00 Uhr, So 08:30-21:00 Uhr: Zusätzlich als Anruf-Linien-Taxi ALT244 zwischen Loffenau und Gernsbach 60-min-Takt zur Anbindung an die Schiene (Übergangslösung bis zur Inbetriebnahme des Rastatter Tunnels). Hierbei kein Binnenverkehr in Loffenau.

Täglich ab 21:30 Uhr: Anruf-Linien-Taxi ALT244 zwischen Loffenau und Staufenberg. Kein Binnenverkehr in Loffenau beziehungsweise Staufenberg.

Handlungsbedarf Infrastruktur
Prüfung einer Bus/Rettungsspur auf der B500 in Baden-Baden



*Nationalpark-Linie
Baden-Baden – Sand – Schwarzwaldhochstraße – Unterstmatt – Mummelsee – Ruhestein*

Bus

*Linienbündel: Südlicher Landkreis Rastatt II
Aufgabenträger: Landkreis Rastatt*

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Baden-Baden Bahnhof X45 <> RE2 Karlsruhe
Systemanschluss Baden-Baden Augustaplatz X45 Ruhestein <> X44 Bad Herrenalb
Systemanschluss Sand Kapelle X45 Ruhestein <> 263/264 Bühl
Linie wird nach den Regularien des VM Baden-Württemberg als Regiobuslinie betrieben.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:30	21:15	60 min	60 min	60 min
Sa	06:30	21:15	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	06:30	21:15	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten 01.11. bis 30.04.: Ausgedünntes Fahrplanangebot im Winter: Die je zwei ersten und letzten Fahrten entfallen täglich, Mo-Fr 120-min-Takt.

Handlungsbedarf Infrastruktur
Prüfung einer Bus/Rettungsspur auf der B500 in Baden-Baden



Forbach – Raumünzach – Hundsbach

Bus

Linienbündel: Südlicher Landkreis Rastatt II

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Forbach Bahnhof 246 <> S8 Karlsruhe mit Umsteigezeiten bis 15 Min.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:30	19:00	120 min	120 min	-
Sa	09:00	19:00	-	NVZ 120 min	SVZ 120 min
So	09:00	19:00	-	-	SVZ 120 min

Besonderheiten Diese Linie dient zudem dem Schülerverkehr der Schulstandorte Forbach sowie mit Umstieg in Forbach auch Gernsbach. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Takt teilweise nur angenähert

Handlungsbedarf Angebot
Prüfung des Fahrtenangebotes und einer Verkürzung der Umsteigezeiten mit neuem Betriebskonzept auf der Murgtalbahn nach Inbetriebnahme des Rastatter Tunnels zur schnelleren Anbindung Hundsbachs an das Mittelzentrum Gaggenau/Gernsbach



Gernsbach – Lautenbach

Anruf-Linien-Taxi

Linienbündel: Murgtal

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:30	00:15	60 min	60 min	60 min
Sa	07:45	00:15	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	07:45	00:15	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten Linie 247 verkehrt außerhalb der schülerrelevanten Zeiten als Anruf-Linien-Taxi

Diese Linie dient zudem dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Gernsbach sowie mit Umstieg in Gernsbach auch Rastatt. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -

248

Langenbrand – Bermersbach – Forbach

Bus

Linienbündel: Südlicher Landkreis Rastatt II

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Forbach Bahnhof 248 Bermersbach <> S8/RE40 Karlsruhe

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:00	00:30	15 Fahrten	12 Fahrten**	60 min
Sa	08:45	00:30	-	NVZ 120 min	SVZ 120 min*
So	08:30	00:30	-	-	SVZ 120 min*

Besonderheiten * ab 19:00 Uhr,60-min-Takt (ALT)

** keine Bedienung zwischen 09:30 Uhr und 12:30 Uhr

Mo-Fr vor 18:00 Uhr: unvertaktet, häufig verkürzte Linienwege

Mo-Fr ab 18:00 Uhr, Sa/So ganztägig: Als Anruf-Linien Taxi ALT248 nur zwischen Forbach und Bermersbach

Diese Linie dient zudem dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Forbach sowie mit Umstieg in Forbach oder Langenbrand auch Rastatt und Gernsbach. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich. Im Abschnitt über Gausbach ausschließlich Fahrten im Schülerverkehr

Handlungsbedarf Angebot
Einführung ganztägiges Angebot unter der Woche (gegebenenfalls in Verbindung mit Minibus der Linie 246)

251

Waldprechtsweier – Oberweier – Bischweier – Bad Rotenfels – Gaggenau

Bus

Linienbündel: Murgtal

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:30	17:15	*	*	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * Die Linie dient primär dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Gaggenau sowie mit Umstieg in Kuppenheim auch Rastatt. Es sind abweichende Linienfahrwege möglich.

Ab 16:20 Uhr: Durchführung als ALT

Handlungsbedarf -



Gaggenau – Sulzbach

Anruf-Linien-Taxi

Linienbündel: Murgtal

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Gaggenau Bahnhof 252 <> S8 Karlsruhe

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:45	24:00	30 min(morgens)/ 60 min (nachmittags)	60 min	60 min
Sa	07:45	24:00	-	NVZ 120 min	SVZ 120 min
So	07:45	24:00	-	-	SVZ 120 min

Besonderheiten Linie 252 verkehrt außerhalb der schülerrelevanten Zeiten als Anruf-Linien-Taxi

Ab 19:00 Uhr: Angebot nur in Richtung Sulzbach

Diese Linie dient zudem dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Gaggenau sowie mit Umstieg in Gaggenau auch Rastatt. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -



Völkersbach – Moosbronn – Freiolsheim – Gaggenau

Bus

Linienbündel: Murgtal

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Gaggenau Bahnhof 253 <> S8 Karlsruhe

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:30	00:15	60 min*	60 min	60 min
Sa	08:30	00:15	-	NVZ 120 min	SVZ 120 min**
So	08:30	00:15	-	-	SVZ 120 min**

Besonderheiten * morgens in Fahrtrichtung Gaggenau unvertaktet

** ab 19:00 Uhr 60-min-Takt

Völkersbach – Freiolsheim nur Mo-Fr 05:45 – 20:45 und ab ca. 08:00 Uhr nur im 120-min-Takt.

Mo-Fr vor 05:00 Uhr sowie ab 20:30 Uhr, Sa/So ab 19:00 Uhr: Als Anruf-Linien Taxi ALT253.

Diese Linie dient zudem dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Michelbach und Gaggenau sowie mit Umstieg in Gaggenau auch Rastatt. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf

Angebot

Prüfung einer Bedienung in Michelbach (Haltestellen Feldstraße und Mühlplatz) außerhalb des Schülerverkehrs zur Behebung der Erschließungslücke



Oberweier – Winkel – Gaggenau

Anruf-Linien-Taxi

Linienbündel: Murgtal
 Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:
 Systemanschluss Gaggenau Bahnhof 254 <> S8 Karlsruhe

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:45	00:15	60 min	60 min	60 min
Sa	07:45	00:15	-	NVZ 120 min	SVZ 120 min
So	07:45	00:15	-	-	SVZ 120 min

Besonderheiten Diese Linie dient zudem dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Gaggenau. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Ab 19:00 Uhr: Angebot nur in Richtung Oberweier

Handlungsbedarf -



Weisenbach Neudorf – Gernsbach

Anruf-Linien-Taxi

Linienbündel: Murgtal

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Gernsbach Bahnhof 255 <> S8 Karlsruhe

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:00	00:15	60 min	60 min	60 min
Sa	07:30	00:15	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	07:30	00:15	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten Diese Linie dient zudem dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Gernsbach und Weisenbach. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -



Stadtverkehr Gaggenau

Anruf-Linien-Taxi

Linienbündel: Stadtverkehr Gaggenau

Aufgabenträger: Stadt Gaggenau

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Gaggenau Bahnhof 257<> S8 Karlsruhe

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:15	24:00	60 min	60 min	60 min
Sa	06:45	24:00	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	07:45	24:00	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten -

Handlungsbedarf -



Rastatt – Muggensturm

Anruf-Linien-Taxi

Linienbündel: Murgtal

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

-

Betriebszeiten			Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	08:30	16:45		6 Fahrten	-
Sa	-	-	-	NVZ -	SVZ -
So	-	-	-	-	SVZ -

Besonderheiten Linie 258 verkehrt ausschließlich Mo, Di und Do

Handlungsbedarf -

259

Muggensturm – Bischweier/Rauental – Kuppenheim

Bus

Linienbündel: Murgtal

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:45	16:00	*	*	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * Die Linie dient primär dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Kuppenheim. Es sind abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -

262

Sasbach- Ottersweier – Bühl – Steinbach – Sinzheim – Baden-Baden

Bus

Linienbündel: Südlicher Landkreis Rastatt II

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt und Stadt Baden-Baden

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:30	17:45	*	*	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * Die Linie dient primär dem Schülerverkehr der Schulstandorte Sasbach, Bühl, Sinzheim und Baden-Baden. Es sind abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -



Bühl – Altschweier – Bühlertal – Sand (- Hundsbach)/Herrenwies – Forbach

Bus

Linienbündel: Südlicher Landkreis Rastatt II

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

Durchbindung alle 120 Min Bühlertal Schindelpeter 263 Bühl <> 264 Bühl
 Systemanschluss Bühl Bahnhof 263 <> R/S (alle Linien) Karlsruhe/Achern
 Systemanschluss Forbach Bahnhof 263 <> S8 Karlsruhe
 Systemanschluss Bühlertal Schindelpeter 263 Bühl <> 264 Hundsbach
 Systemanschluss Sand Kapelle 263 Bühl <> X45 Ruhestein

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:30	01:00	30 min*	60 min**	60 min** ***
Sa	07:00	01:00	-	NVZ 60 min**	SVZ 60 min** ***
So	07:45	01:00	-	-	SVZ 60 min** ***

Besonderheiten * morgens unvertaktet

** Forbach-Bühlertal im 120-min-Takt

*** Fahrzeiten sind auf die unregelmäßig verkehrenden Anschlüsse angepasst.

Diese Linie dient zudem dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Bühl und Bühlertal, sowie mit Umstieg in Bühl auch Sasbach. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Forbach-Bühlertal nur 09:00-18:00 Uhr

Hundsbach wird außer um 06:25 Uhr nur an Schultagen angefahren (Weitere Fahrten insbesondere im Schülerverkehr werden über die Linie 264 abgedeckt).

Ab 20:00 Uhr: Als Anruf-Linien-Taxi ALT263

Diese Linie dient zudem der Erschließung des Nationalparks.

Handlungsbedarf Angebot
Eventuell Leistungsanpassungen, wenn keine Landesförderung für die Fahrten in den Nationalpark mehr gewährt wird.



Bühl – Ottersweier – Neusatz – Bühlertal – Sand – Hundsbach

Bus

Linienbündel: Südlicher Landkreis Rastatt II

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

Durchbindung alle 120 Min Bühlertal Schindelpeter 264 Bühl <> 263 Bühl

Systemanschluss Sand Kapelle 264 Bühl <> X45 Ruhestein

Systemanschluss Bühlertal Schindelpeter 264 Hundsbach <> 263 Bühl

Systemanschluss Bühl Bahnhof 264 <> R/S (alle Linien) Karlsruhe/Achern, dabei in Richtung Karlsruhe Umsteigezeit von bis zu 14 Min. aufgrund der komplexen Anschlusssituation der Linie

		Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Mo-Fr	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
		05:30	19:45	60 min* **	60 min**	-
	Sa	07:00	19:45	-	NVZ 60 min**	SVZ 60 min**
	So	08:00	19:45	-	-	SVZ 60 min**

Besonderheiten * morgens unvertaktet

** Bühlertal-Hundsbach ab ca. 08:00 Uhr im 120-min-Takt

Diese Linie dient zudem dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Bühl, sowie mit Umstieg in Bühl auch Sasbach. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Diese Linie dient zudem der Erschließung des Nationalparks.

Handlungsbedarf Angebot
Eventuell Leistungsanpassungen, wenn keine Landesförderung für die Fahrten in den Nationalpark mehr gewährt wird.



Altschweier – Bühlertal – Neusatz – Ottersweier – Sasbach – Achern

Bus

Linienbündel: Südlicher Landkreis Rastatt II

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:45	15:30	*	*	
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * Die Linie dient primär dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Kappelwindeck, Sasbach und Achern. Es sind abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -



Bühl – Ottersweier – Haft – Lauf

Bus

Linienbündel: Südlicher Landkreis Rastatt II

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Bühl Bahnhof 265 <> R/S (alle Linien) Karlsruhe/Achern

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:00	19:30	60 min	60 min	-
				NVZ	SVZ
Sa	-	-	-	-	-
					SVZ
So	-	-	-	-	-

Besonderheiten

Diese Linie dient zudem dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Bühl, sowie mit Umstieg in Bühl auch Sasbach. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Mo-Fr ab 20:00 Uhr, Sa/So ganztägig: Auf dem Abschnitt Bühl ZOB – Haft Brücke verkehrt das Anruf-Linien-Taxi ALT266

Realisierung des Studenttaktes derzeit durch Überlagerung mit Fahrten der Linie 7135. Bei Wegfall sind diese entsprechend zu kompensieren.

Handlungsbedarf -



Bühl – Ottersweier – Unzurst

Bus

Linienbündel: Südlicher Landkreis Rastatt II

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Bühl Bahnhof 266 <> R/S (alle Linien) Karlsruhe/Achern

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:30	01:00	60 min*	60 min	ca. 60 min**
Sa	08:45	01:00	-	60 min	ca. 60 min**
So	08:45	01:00	-	-	ca. 60 min**

Besonderheiten * morgens unvertaktet und eine zusätzliche Fahrt

** Fahrzeiten sind auf die unregelmäßig verkehrenden Anschlüsse angepasst.

Mo-Fr ab 20:00 Uhr, Sa/So ganztägig: Als Anruf-Linien-Taxi ALT266

Diese Linie dient zudem dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Bühl, sowie mit Umstieg in Bühl auch Sasbach.

Handlungsbedarf -



Bühl – Weitenung – Leiberstung – Söllingen

Bus

Linienbündel: Südlicher Landkreis Rastatt I

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	07:00	16:00	*	*	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * Die Linie dient primär dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Bühl sowie mit Umstieg in Bühl auch Sasbach. Es sind abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf Angebot
Zwischen Schul- und Aufgabenträger Möglichkeiten suchen, das Angebot im Zeitraum von Mo-Fr 08 bis 20 Uhr standardkonform anzupassen



Bühl – Vimbuch – Schwarzach – Lichtenau – Muckenschopf – Freistett – Rheinbischofsheim

Bus

Linienbündel: Südlicher Landkreis Rastatt I

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Bühl Bahnhof 268 <> R/S (alle Linien) Karlsruhe/Achern (Umsteigezeit bis 12 Min.)

Systemanschluss Schwarzach Bahnhof 268 Bühl/Freistett <> 234 Rastatt

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:15	00:30	60 min*/**	60 min**	ca. 60 min***
Sa	06:15	00:30	-	NVZ 60 min	SVZ ca. 60 min***
So	08:30	00:30	-	-	SVZ 60 min***

Besonderheiten * morgens unvertaktet

** Verdichtung bis 09:00 Uhr und ab 15:00 Uhr auf 20/40-Takt zwischen Bühl und Lichtenau.

*** Fahrzeiten sind auf die unregelmäßig verkehrenden Anschlüsse angepasst.

Mo-Fr ab 19:30, Sa ab 19:00, So ganztägig: Als Anruf-Linien-Taxi ALT268

Diese Linie dient zudem dem Schülerverkehr der Schulstandorte Bühl, Schwarzach, Lichtenau, Freistett und Rheinbischofsheim sowie mit Umstieg in Bühl auch Sasbach. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf Angebot

Prüfung symmetrische Fahrplangestaltung: Abstimmung zwischen Schul- und Aufgabenträger um das Angebot im Zeitraum von Mo-Fr 08 bis 20:00 Uhr standardkonform anzupassen.



Bühl – Oberweier – Schwarzach – Lichtenau – Freistett

Bus

Linienbündel: Südlicher Landkreis Rastatt II

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:00	18:30	*	*	
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * Die Linie dient primär dem Schülerverkehr der Schulstandorte Bühl, Schwarzach, Lichtenau und Vimbuch sowie mit Umstieg in Bühl auch Sasbach. Es sind abweichende Linienfahrwege möglich.

Ausnahme Fahrt um 06:06 Uhr ab Freistett nach Bühl (verkehrt auch in den Ferien)

Handlungsbedarf -



Citylinie Bühl
Bühl – Rittersbach – Riegel – Kappelwindeck – Bühl / Bühl – Weststadt – Bühl

Bus

Linienbündel: Stadtverkehr Bühl
 Aufgabenträger: Landkreis Rastatt (Finanzierung Stadt Bühl)

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Bühl Bahnhof R/S (alle Linien) Karlsruhe/Achern > 271 Weststadt, in der Rückfahrt Anschlüsse nur soweit diese sich aufgrund der Fahrzeiten des Ringverkehrs ergeben.
 Systemanschluss Bühl Bahnhof 271 Kappelwindeck <> R/S (alle Linien) Karlsruhe/Achern

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	07:00	00:30	60 min	60 min	60 min*
Sa	07:30	00:30	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min*
So	10:30	00:30	-	-	SVZ 60 min*

Besonderheiten * Fahrzeiten sind auf die zum Teil unregelmäßig verkehrenden Anschlüsse angepasst.

Mo-Fr ab 19:30 Uhr, Sa/So ganztägig: Als Anruf-Linien-Taxi ALT271; abends nur im abbringenden Verkehr.

Wird aus fahrtechnischen Gründen mit Midibussen betrieben.

Handlungsbedarf Angebot
 Prüfung ALT-Angebot abends in Richtung Bahnhof



*Citylinie Bühl
Bühl – Vimbuch – Weitenung – Bühl*

Bus

Linienbündel: Stadtverkehr Bühl
 Aufgabenträger: Landkreis Rastatt (Finanzierung Stadt Bühl)

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Bühl Bahnhof R/S (alle Linien) Karlsruhe/Achern > 272 Weitenung
 Systemanschluss stündlich 272 Weitenung > RE2 Karlsruhe sowie weitere Verbindungen, die sich aufgrund der Fahrzeiten des Ringverkehrs ergeben.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:45	00:30	2x60 min*	2x60 min*	60 min**
Sa	07:30	00:30	-	NVZ 2x60 min*	SVZ 60 min**
So	10:30	00:30	-	-	SVZ 60 min**

Besonderheiten * Verkehrt im Busverkehr in zwei Ringen, einmal Vimbuch – Weitenung und dann Weitenung – Vimbuch, dabei in Weitenung immer in gleicher Richtung. Im Zusammenspiel ergibt sich in Bühl ein 20/40-Takt und in Weitenung ein 30-min-Takt.

** Fahrzeiten sind auf die zum Teil unregelmäßig verkehrenden Anschlüsse angepasst.

Mo-Fr ab 19:30 Uhr, Sa ab 15:30 Uhr, So ganztägig: Als Anruf-Linien-Taxi ALT272; abends nur im abbringenden Verkehr

Wird aus fahrtechnischen Gründen mit Midibussen betrieben.

Handlungsbedarf Angebot
 Prüfung ALT-Angebot abends in Richtung Bahnhof



*Citylinie Bühl
Bühl – Waldmatt – Neusatz (Baden)*

Bus

Linienbündel: Stadtverkehr Bühl
 Aufgabenträger: Landkreis Rastatt (Finanzierung Stadt Bühl)

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Bühl Bahnhof 273 <> R/S (alle Linien) Karlsruhe/Achern

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:30	00:30	60 min	60 min	60 min*
Sa	07:00	00:30	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min*
So	10:30	00:30	-	-	SVZ 60 min*

Besonderheiten * Fahrzeiten sind auf die zum Teil unregelmäßig verkehrenden Anschlüsse angepasst.

Mo-Fr ab 19:30 Uhr, Sa ab 15:30 Uhr, So ganztägig: Als Anruf-Linien-Taxi ALT273; abends nur im abbringenden Verkehr.

Wird aus fahrtechnischen Gründen mit Midibussen betrieben.

Handlungsbedarf Prüfung ALT-Angebot abends in Richtung Bahnhof



*Citylinie Bühl
Bühl – Eisental – Bühl*

Bus

Linienbündel: Stadtverkehr Bühl
 Aufgabenträger: Landkreis Rastatt (Finanzierung Stadt Bühl)

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss Bühl Bahnhof 274 <> R/S (alle Linien) Karlsruhe/Achern

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:45	00:30	20/40 min	20/40 min	60 min*
Sa	07:30	00:30	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min*
So	10:30	00:30	-	-	SVZ 60 min*

Besonderheiten * Fahrzeiten sind auf die zum Teil unregelmäßig verkehrenden Anschlüsse angepasst.

Mo-Fr ab 19:30 Uhr und Sa/So ganztägig: Als Anruf-Linien-Taxi ALT274

Wird aus fahrtechnischen Gründen mit Midibussen betrieben.

Handlungsbedarf Angebot
 Prüfung ALT-Angebot abends in Richtung Bahnhof



Citylinie Bühl
Vimbuch – Balzhofen – Moos – Oberbruch

Anruf-Linien-Taxi

Linienbündel: Stadtverkehr Bühl
 Aufgabenträger: Landkreis Rastatt (Finanzierung Stadt Bühl)

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	07:00	19:30	60 min	60 min	-
Sa	07:00	19:30	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	10:00	19:30	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten -

Handlungsbedarf -



*Citylinie Bühl
Bühl – Industriegebiet Bußmatten*

Bus

Linienbündel: Stadtverkehr Bühl
 Aufgabenträger: Landkreis Rastatt (Finanzierung Stadt Bühl)

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss morgens Bühl Bahnhof R/S (alle Linien) Karlsruhe/Offenburg > 276,
 nachmittags 276 > R/S (alle Linien) Karlsruhe/Offenburg

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:30	18:15	*	*	-
				NVZ	SVZ
Sa	-	-	-	-	-
					SVZ
So	-	-	-	-	-

Besonderheiten * Insbesondere morgens nicht vertaktet, Zeitlagen bei Bühl ZOB/Bahnhof an Zubringer RE2 angepasst; 09:40-15:30 Uhr Bedienpause, ab 16:00 Uhr alle 20 min

Wird aus fahrtechnischen Gründen mit Midibussen betrieben.

Handlungsbedarf -



*Citylinie Bühl
Bühl – Industriegebiet Süd*

Bus

Linienbündel: Stadtverkehr Bühl
 Aufgabenträger: Landkreis Rastatt (Finanzierung Stadt Bühl)

Rahmenbedingungen:

Systemanschluss morgens Bühl Bahnhof R/S (alle Linien) Karlsruhe/Offenburg > 277,
 nachmittags 277 > R/S (alle Linien) Karlsruhe/Offenburg

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:15	18:15	*	*	-
				NVZ	SVZ
Sa	-	-	-	-	-
					SVZ
So	-	-	-	-	-

Besonderheiten * Insbesondere morgens nicht vertaktet, Zeitlagen bei Bühl ZOB/Bahnhof an Zubringer RE2 angepasst; 09:40-16:00 Uhr Bedienpause, ab 16:00 Uhr in der Regel alle 20 min

Wird aus fahrtechnischen Gründen mit Midibussen betrieben.

Handlungsbedarf -

281

Ortsverkehr Bühlertal

Bus

Linienbündel: Ortsverkehr Bühlertal
 Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:30	18:15	*	*	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * Die Linie dient primär dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Bühlertal. Es sind abweichende Linienfahrwege möglich.

Aufgrund der topografischen Gegebenheiten ist der Einsatz von Minibussen notwendig.

Handlungsbedarf Angebot
 Prüfung bei Neuvergabe, ob die Linie 281 in das Linienbündel Rastatt Süd II integriert wird.

290

Sinzheim – Winden – Kartung – Hügelsheim

Bus

Linienbündel: Ortsverkehr Sinzheim

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	07:00	17:30	*	*	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * Die Linie dient primär dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Sinzheim, Kartung und Hügelsheim. Es sind abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -

291

Sinzheim – Kartung – Winden

Bus

Linienbündel: Ortsverkehr Sinzheim
 Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	07:15	14:15	*	*	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * Die Linie dient primär dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Sinzheim und Kartung. Es sind abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -

292

Baden-Baden – Sinzheim – Müllhofen – Weitenung – Leiberstung – Halberstung – Schiftung – Sinzheim

Bus

Linienbündel: Ortsverkehr Sinzheim

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:30	17:30	*	*	-
Sa	-	-	-	NVZ	SVZ
So	-	-	-	-	SVZ

Besonderheiten * Die Linie dient primär dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Sinzheim, Leiberstung und Baden-Baden. Es sind abweichende Linienfahrwege möglich.

Handlungsbedarf -



Schiftung – Leiberstung – Halberstung – Sinzheim (- Winden – Vormberg)

Anruf-Linien-Taxi

Linienbündel: Ortsverkehr Sinzheim
 Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Rahmenbedingungen:

Die Linie ist in zwei Teiläste mit deutlich unterschiedlichem Angebot und Nachfrage aufgeteilt. Systemanschluss Sinzheim Bahnhof 293 Schiftung <> S7 (RB44, S71) Karlsruhe

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:30	20:00	60 min*	60 min*	
Sa	08:30	20:00	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	08:30	20:00	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten * 5 zusätzliche Fahrten auf Abschnitt Sinzheim – Winden (Mo-Fr zwischen 09:00 Uhr und 16:00 Uhr)

Ab 20:00 Uhr: Bedienung durch Linie 200M

Handlungsbedarf Angebot
 Ausrichtung der ALT-Linie 293 auf die Schiene. Überprüfung des Bedarfs ist vorgesehen.

10.3.5 Stadt Baden-Baden



*On-Demand-Verkehr
Baden-Baden & Sinzheim*

KVV.MyShuttle

*Linienbündel: Baden-Baden
Aufgabenträger: Stadt Baden-Baden*

Rahmenbedingungen:

Bediengebiet: ganz Sinzheim, die Baden-Badener Stadtteile Haueneberstein, Sandweier, Balg sowie das ganze Rebland. Darüber hinaus sind Fahrten von und zu den Haltestellen Bahnhof, Schweigrother Platz und Cité in Baden-Baden möglich.

Der Landkreis Rastatt hat die Aufgabenträgerschaft für diese Linie auf seinem Kreisgebiet im Rahmen einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung auf die Stadt Baden-Baden übertragen.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	20:00	01:00	-	-	On-Demand
Sa	20:00	01:00	-	NVZ	On-Demand
So	20:00	01:00	-	-	On-Demand

Besonderheiten Pilotbetrieb über einen Zeitraum von drei Jahren (2025 – 2027)

Handlungsbedarf -



Oberbeuern – Lichtental – Baden-Baden Augustaplatz – Festspielhaus – Baden-Baden Bahnhof

Bus

Linienbündel: Baden-Baden
 Aufgabenträger: Stadt Baden-Baden

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	04:30	02:15	*	12 min**	20 min***
Sa	04:30	02:15	-	NVZ 15 min****	SVZ 20 min*****
So	06:00	02:15	-	-	SVZ 15 min*****

Besonderheiten * morgens ca. alle 10 min, Lichtental-Oberbeuern bis ca. 07:00 Uhr ca. alle 20 min, nachmittags 12-min-Takt, Lichtental-Oberbeuern 3 Fahrten pro Stunde

** Lichtental-Oberbeuern 3 Fahrten pro Stunde

*** Taktabweichungen wegen Anschlüssen Schiene in Oos; Lichtental-Oberbeuern nur ca. stündlich

**** Lichtental-Oberbeuern 30-min-Takt

***** abends ca. alle 20 min (Abweichungen wegen Anschlüsse Schiene in Oos) Lichtental-Oberbeuern nur ca. stündlich

08:30-17:50 Uhr: Stündlich ein zusätzliches Fahrtenpaar nur Bahnhof-Augustaplatz über B500 als Schnellbus 201E

Ab 21:30 Uhr: Kombiniertes Fahrweg der Linien 201/205 mit zusätzlicher Bedienung Stadtteil Cité

Handlungsbedarf -

203

Baden-Baden Bahnhof – Schweigrother Platz – Klinik Balg – Balg

Bus

Linienbündel: Baden-Baden

Aufgabenträger: Stadt Baden-Baden

Rahmenbedingungen:

Das Angebot ist zwischen Balg und Schweigrother Platz durch die Linie 206 überlagert

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:30	20:00	20/40 min*	20/40 min	-
Sa	05:30	20:00	-	NVZ 20/40 min**	SVZ 40/80 min
So	05:30	20:00	-	-	SVZ 40/80 min

Besonderheiten * morgens teilweise unvertaktet

** Sa ab 14:00 Uhr 40/80-Takt

Um 05:30 Uhr eine Fahrt als Anruf-Linien-Taxi ALT203/ALT206 ab Balg bis Schweigrother Platz

Ab 20:00 Uhr: Bedienung durch Linie 200M

So Bedienung von Schweigrother Platz bis Bahnhof Baden-Baden über Obere Breite (in dieser Fahrtrichtung)

Handlungsbedarf -

204

Malschbach – Geroldsau – Lichtental – Baden-Baden Stadtmitte – Friedrichshöhe – Merkurwald (Bergbahn)

Bus

Linienbündel: Baden-Baden
 Aufgabenträger: Stadt Baden-Baden

Rahmenbedingungen:

Das Angebot ist zwischen Merkurwald und Leopoldplatz durch die Linie 205 überlagert

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:15	01:00	60 min* **	60 min**	60 min
Sa	08:30	01:00	-	NVZ 60 min**	SVZ 60 min
So	10:30	01:00	-	-	SVZ 60 min**

Besonderheiten Diese Linie dient zudem dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Baden-Baden. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

*Mo-Fr vor 10:00 Uhr: kein reiner Takt sowie eine Fahrt mehr gegenüber einem reinen Stundentakt, keine Bedienung von Waldcafé und Merkurwald

**10:30-17:30 Uhr: 4 Fahrtenpaare als Anruf-Linien-Taxi Zubringerlinie zwischen Altenpflegeheim Schafberg und Lichtental Brahmplatz

Ab 20:00 Uhr: Nur zwischen Lichtental Brahmplatz und Malschbach und als Anruf-Linien-Taxi ALT204

Handlungsbedarf -



Merkurwald (Bergbahn) – Friedrichshöhe – Baden-Baden Stadtmitte – Ooswinkel – Cité – Baden-Baden Bahnhof

Bus

Linienbündel: Baden-Baden

Aufgabenträger: Stadt Baden-Baden

Rahmenbedingungen:

Das Angebot ist zwischen Merkurwald und Leopoldsplatz durch die Linie 204 überlagert

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:45	02:00	20 min* ** *****	20 min* **	30 min***
Sa	06:15	02:00	-	NVZ 30 min* ***	SVZ 30 min***
So	07:15	02:00	-	-	SVZ 30 min* ***

Besonderheiten * zwischen Leopoldsplatz und Merkurwald 60-min-Takt (Mo-Fr ab 7:00 Uhr, Sa/So nicht vor 9:30 Uhr)

** Bedienung Bretagne Richtung Bahnhof alle 60 min, Richtung Stadtmitte alle 20/40 min

*** Bedienung Bretagne alle 60 min

**** morgens im Schüler- und Berufsverkehr vom Takt abweichende Fahrten

Ab 19:30 Uhr: – zwischen Leopoldsplatz und Merkurwald als Anruf-Linien-Taxi ALT205

Ab 21:30 Uhr: Kombiniertes Fahrweg der Linien 201/205 zwischen Leopoldsplatz und Bahnhof mit zusätzlicher Bedienung Stadtteil Cité

Handlungsbedarf -



Baden-Baden Augustaplatz – Schweigrother Platz – Klinik Balg – Balg

Bus

Linienbündel: Baden-Baden
 Aufgabenträger: Stadt Baden-Baden

Rahmenbedingungen:

Das Angebot ist zwischen Balg und Schweigrother Platz durch die Linie 203 überlagert.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:30	20:00	60 min*	60 min	-
Sa	07:45**	20:00	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	12:15**	20:00	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten * morgens im Schüler- und Berufsverkehr vom Takt abweichende Fahrten

** 05:30 Uhr täglich eine Fahrt als Anruf-Linien-Taxi ALT203/ALT206 ab Balg bis Schweigrother Platz

Ab 20:00 Uhr: Bedienung durch Linie 200M

Handlungsbedarf -

207

(Lichtental -) Baden-Baden Stadtmitte – Schweigrother Platz – Obere Breite – Sinzheim

Bus

Linienbündel: Baden-Baden

Aufgabenträger: Stadt Baden-Baden

Rahmenbedingungen:

Der Landkreis Rastatt hat die Aufgabenträgerschaft für diese Linie auf seinem Kreisgebiet im Rahmen einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung auf die Stadt Baden-Baden übertragen.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:30	20:00	60 min	60 min	-
Sa	06:15	20:00	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	08:30	20:00	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten Diese Linie dient zudem dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Baden-Baden. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Zwischen Lichtental und Leopoldsplatz nur einzelne Fahrten im Schülerverkehr sowie in Tagesrandlagen

So ganztägig: Angebot nur von Schweigrother Platz über Obere Breite weiter bis Baden-Baden Bahnhof

Ab 20:00 Uhr: Bedienung durch Linie 200M

Handlungsbedarf -

208

Baden-Baden Augustaplatz – Marktplatz – Herrengut – Friesenberg – Birkenbuckel – Augustaplatz

Bus

Linienbündel: Baden-Baden

Aufgabenträger: Stadt Baden-Baden

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	08:45	18:00	2 Fahrten	4 Fahrten	-
Sa	08:45	13:00	-	NVZ 3 Fahrten	SVZ -
So	-	-	-	-	SVZ -

Besonderheiten Hält auf Wunsch auch außerhalb der Haltestellen

Handlungsbedarf -



Neuweier – Steinbach – Baden-Baden Rebland – Weitenung – Sinzheim

Bus

Linienbündel: Baden-Baden

Aufgabenträger: Stadt Baden-Baden

Rahmenbedingungen:

Der Landkreis Rastatt hat die Aufgabenträgerschaft für diese Linie auf seinem Kreisgebiet im Rahmen einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung auf die Stadt Baden-Baden übertragen.
Systemanschluss Steinbach Bahnhof Rebland: 211 Neuweier <> S7/S71/RB44 Karlsruhe

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:15	19:45	60 min	60 min	60 min
Sa	07:15	13:45	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	-	-	-	-	SVZ -

Besonderheiten Mo-Fr vor 07:00 Uhr: Innerhalb Sinzheim abweichende Linienfahrwege

Ab 20:00 Uhr: Bedienung durch Linie 200M

Handlungsbedarf Angebot
Prüfung der Bedienung der Haltestelle Schneckenbach außerhalb des Schulverkehrs bei Änderung des Linienweges

Angebot
Prüfung Fahrplankonzept nach Inbetriebnahme Rastatter Tunnel hinsichtlich Fahrlagen Netz 7b



Baden-Baden Bahnhof – Sandweier – Rastatt Bahnhof

Bus

Linienbündel: Baden-Baden

Aufgabenträger: Stadt Baden-Baden

Rahmenbedingungen:

Der Landkreis Rastatt hat die Aufgabenträgerschaft für diese Linie auf seinem Kreisgebiet im Rahmen einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung auf die Stadt Baden-Baden übertragen.

Betriebszeiten			Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:15	21:00	60 min	60 min	60 min
Sa	06:00	20:00	-	NVZ 60 min*	SVZ 60 min*
So	09:15	20:00	-	-	SVZ 120 min

Besonderheiten * Sa ab 13:00 Uhr: 120-min-Takt

Mo-Fr: morgens drei, mittags ein zusätzliches Fahrtenpaar zwischen Baden-Baden Bahnhof und Sandweier

Ab 20:00 Uhr: Bedienung nur zwischen Baden-Baden Bahnhof und Sandweier durch die Linie 200M

Handlungsbedarf -

213

(Oberndorf -) Kuppenheim – Haueneberstein – Baden-Baden

Bus

Linienbündel: Baden-Baden

Aufgabenträger: Stadt Baden-Baden

Rahmenbedingungen:

Der Landkreis Rastatt hat die Aufgabenträgerschaft für diese Linie auf seinem Kreisgebiet im Rahmen einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung auf die Stadt Baden-Baden übertragen.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:30	20:45	30 min	60 min	60 min
Sa	06:45	20:30	-	NVZ 60 min*	SVZ 60 min*
So	09:00	20:30	-	-	SVZ 120 min

Besonderheiten * Sa ab ca. 13:00 Uhr 120-min-Takt.

Diese Linie dient zudem dem Schülerverkehr der Schulstandorte Kuppenheim und Baden-Baden. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich. Im Bereich Kuppenheim – Oberndorf ausschließlich Fahrten im Schülerverkehr.

Handlungsbedarf

Angebot

Prüfung einer Linienverlängerung mit zwei zusätzlichen Haltestellen in Kuppenheim (Erschließung Gewerbegebiet)

Infrastruktur

Bei Realisierung der Wohngebietserweiterung im Süden von Haueneberstein Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle zur Erschließung, siehe auch Linie 216

Infrastruktur

Prüfung einer Bus-/Rettungsspur auf der B500 in Baden-Baden



(Baden-Baden Tiergarten –) Baden-Baden Augustaplatz / Museum Burda
 (– Ebersteinburg) – Selbach – Gaggenau (- Bad Rotenfels)

Bus

Linienbündel: Baden-Baden
 Aufgabenträger: Stadt Baden-Baden

Rahmenbedingungen:

Der Landkreis Rastatt hat die Aufgabenträgerschaft für diese Linie auf seinem Kreisgebiet im Rahmen einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung auf die Stadt Baden-Baden übertragen.
 Systemanschluss Gaggenau Bahnhof: 214 <> RE40/RB41/S8 Karlsruhe

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:00	01:00	30 min	30 min*	60 min
Sa	06:30	01:00	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	08:30	01:00	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten * An Schultagen vor 13:00 Uhr, sonst vor 15:00 Uhr 60-min-Takt

Der Abschnitt Augustaplatz – Tiergarten wird nur im Berufsverkehr mit 2 Fahrten vormittags zum Tiergarten und 2 Fahrten nachmittags zurück bedient.

Diese Linie dient zudem dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Baden-Baden, Ottenau, Gaggenau und Bad Rotenfels. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Der Abschnitt Bad Rotenfels – Gaggenau wird nur durch Fahrten im Schülerverkehr bedient.

Der Abschnitt Wolfsschlucht – Ebersteinburg wird nur durch Fahrten im Schülerverkehr und durch das Anruf-Linien-Taxi bedient.

Ab 21:00 Uhr: Als Anruf-Linien-Taxi ALT214. Zur Vermeidung von Parallelverkehr mit der X44 sind nur Fahrten mit Beginn oder Ende in Gaggenau buchbar.

Handlungsbedarf -



Baden-Baden Bahnhof – Kartung – Hügelshiem – Baden-Airpark

Bus

Linienbündel: Baden-Baden
Aufgabenträger: Baden-Baden

Rahmenbedingungen:

Der Landkreis Rastatt hat die Aufgabenträgerschaft für diese Linie auf seinem Kreisgebiet im Rahmen einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung auf die Stadt Baden-Baden übertragen.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	06:15	00:30	60 min	60 min	2 Fahrten Bus/60 min ALT
Sa	08:30	00:30	-	NVZ 60 min	SVZ 60 min
So	08:30	00:30	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten abends, samstags und sonntags Splittung des Angebots in eine Schnellbuslinie mit Bus zwischen Baden-Baden Bahnhof und Flughafen (nur zwei Zwischenhalte) und eine ALT-Linie zwischen Baden-Baden Bahnhof und Hügelshiem, i.d.R. beide im 60-min-Takt

Bedienzeiten Bus: Sa 08:35-19:20 Uhr sowie eine Spätfahrt, So 09:35-20:20 Uhr und zwei Spätfahrten

Diese Linie dient zudem dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Baden-Baden. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Ab 20:00 Uhr: Bedienung zwischen Bahnhof Baden-Baden und Kartung durch die Linie 200M

Handlungsbedarf Angebot
 Prüfung, ob eine Direktverbindung in die Innenstadt Baden-Baden realisierbar ist.

Infrastruktur
 Prüfung, ob eine zusätzliche Haltestelle am Linienweg im Airpark realisierbar ist

216

Neuweier – Steinbach – Varnhalt – Baden-Baden Tiergarten – Stadtmitte – Baden-Baden Bahnhof – Haueneberstein

Bus

Linienbündel: Baden-Baden
 Aufgabenträger: Stadt Baden-Baden

Rahmenbedingungen:

-

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:30	01:00	30 min	30 min*	60 min
Sa	06:15	01:00	-	NVZ 30 min**	SVZ 60 min
So	10:00	01:00	-	-	SVZ 60 min

Besonderheiten * 08:30 – 10:30 sowie 14:30 – 15:30 60-min-Takt

** Ab ca. 15:00 Uhr 60-min-Takt

Vereinzelte verkürzte Fahrten nur bis oder ab Stadtmitte beziehungsweise Bahnhof Baden-Baden

Diese Linie dient zudem dem Schülerverkehr der Schulstandorte in Baden-Baden. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich.

Ab 20:30 Uhr, So ab 19:30 Uhr: Nur auf dem Abschnitt Neuweier – Augustaplatz als Anruf-Linien-Taxi ALT216

Ab 20:00 Uhr im Abschnitt Baden-Baden Bahnhof – Haueneberstein Bedienung durch Linie 200M

Handlungsbedarf

Infrastruktur

Bei Realisierung der Wohngebietserweiterung im Süden von Haueneberstein Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle zur Erschließung, siehe auch Linie 213

Angebot

Prüfung der Bedienung der Haltestelle Schneckenbach außerhalb des Schulverkehrs bei Änderung des Linienweges, siehe auch Linie 2011.

218

(Ottersdorf – Wintersdorf -) Iffezheim – Sandweier – Baden-Baden Bahnhof – Leopoldsplatz

Bus

Linienbündel: Baden-Baden

Aufgabenträger: Stadt Baden-Baden

Rahmenbedingungen:

Der Landkreis Rastatt hat die Aufgabenträgerschaft für diese Linie auf seinem Kreisgebiet im Rahmen einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung auf die Stadt Baden-Baden übertragen.

	Betriebszeiten		Verkehrsangebot		
	Von	Bis	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	05:45	02:00	20/40 min* **	20/40 min**	60 min****
Sa	06:30	02:00	-	NVZ 60 min***	SVZ 60 min****
So	08:30	02:00	-	-	SVZ 60 min*** ****

Besonderheiten * morgens unvertaktet

** Zwischen Sandweier und Iffezheim 60-min-Takt

*** Sa ab 15:00 Uhr, So ganztägig: Iffezheim-Sandweier 120-min-Takt

**** Ab 21:00 Uhr 120-min-Takt

Diese Linie dient zudem dem Schülerverkehr der Schulstandorte Iffezheim und Baden-Baden. Es sind daher vom Takt abweichende Fahrten sowie abweichende Linienfahrwege möglich. Im Abschnitt Ottersdorf – Iffezheim ausschließlich Fahrten im Schülerverkehr

So: Kein Angebot Baden-Baden Bahnhof – Leopoldsplatz.

Ab 21:00 Uhr: Nur zwischen Iffezheim und Baden-Baden Bahnhof und als Anruf-Linien-Taxi ALT218

Handlungsbedarf Angebot
Prüfung inwiefern eine Taktverdichtung Iffezheim – Baden-Baden insbesondere zu Zeiten des 120 min-Taktes möglich ist

Infrastruktur
Prüfung einer Bus-/Rettungsspur auf der B500 in Baden-Baden