

ANTRAG GRÜNE-Gemeinderatsfraktion vom: 23.01.2007 eingegangen: 23.01.2007	Gremium:	Plenarsitzung des Gemeinderates
	Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	27.02.2007 953 19 öffentlich Dez. 2
Maßnahmen zur Innenstadtentwicklung und Entlastung der Kaiserstraße		

Stellungnahme des Bürgermeisteramtes - Kurzfassung -

Die Stadtverwaltung sieht zum jetzigen Zeitpunkt keine Veranlassung nochmals aufwendige Untersuchungen zu bereits umfänglich abgehandelten Alternativmöglichkeiten durchzuführen.

Hinsichtlich des Betriebsablaufes liegt es im Selbstverständnis und im Eigeninteresse der Verkehrsbetriebe einen optimalen und störungsfreien Betrieb zu erreichen. Der heutige Fahrplan ist bereits darauf ausgelegt, Pulkbildungen zu vermeiden.

Finanzielle Auswirkungen				nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>
Gesamtaufwand der Maßnahme	Einnahmen (Zuschüsse u. Ä.)	Finanzierung durch städtischen Haushalt	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeeinsparungen)		
Haushaltsmittel stehen nicht zur Verfügung. Finanzposition: Ergänzende Erläuterungen:					
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)		nein <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am		
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften		nein <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit		

Für die Stadtverwaltung gibt es derzeit keine Veranlassung, eine finanzielle Beteiligung des Landes in Frage zu stellen. Die jüngsten Äußerungen des Herrn Innenminister Rech und Herrn Fraktionsvorsitzenden der CDU-Landesfraktion, Herrn Mappus, bestätigen die Bereitschaft der Landesregierung, den Landesanteil für die Finanzierung der Kombi-Lösung an der Gesamtfinanzierung einzubringen.

Die Überlegungen und Forderungen nach kurzfristigen Lösungen zur Verbesserung der infrastrukturellen Situation in der Innenstadt sind zumindest für den Schienenverkehr nicht neu. Nach dem Bürgerentscheid 1996 wurde 1998 ein Arbeitskreis "ÖPNV in der Innenstadt" ins Leben gerufen, dem Mitglieder aller Fraktionen sowie Vertreter der Kammern, des Einzelhandels und zahlreicher Verkehrsverbände angehörten. Dieser Arbeitskreis sollte kurzfristige Lösungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Leistungsfähigkeit bei gleichzeitiger Entlastung der Fußgängerzone prüfen, beispielsweise durch Änderung des Liniennetzes, ohne das hohe Niveau des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe zu gefährden. Die Vorschläge sollten kurzfristig, das heißt ohne aufwendige Baumaßnahmen, umsetzbar sein. Der Arbeitskreis kam in seinem Abschlussbericht vom Dezember 1998 einstimmig zu dem Ergebnis, dass sich die von den Verkehrsbetrieben umgesetzten kurzfristigen Maßnahmen, wie die Unterbindung von Pulkbildungen, positiv ausgewirkt haben, andere Maßnahmen wie Liniennetzänderungen jedoch keine weiteren Verbesserungen bringen würden.

Durch neue Untersuchungen werden keine grundlegend anderen Erkenntnisse erwartet. Im Übrigen liegt es im Selbstverständnis und Eigeninteresse der VBK, einen optimalen und störungsfreien Betrieb zu erreichen.

Antwort zu Ziffer 1a) und 1b): Straßenbahnstrecke in der Kriegsstraße mit und ohne Autotunnel:

Als Reaktion auf den Bürgerentscheid 1996 wurde in 1997 eine umfassende Machbarkeitsstudie für eine Straßenbahnstrecke durch die Kriegsstraße als Alternative zur Kaiserstraße durchgeführt. Das Ergebnis hat der Gemeinderat am 28.05.1998 zur Kenntnis genommen. Eine ebenerdige Trasse für eine Straßenbahn bringt immer eine Einschränkung des Verkehrsraumes für den motorisierten Individualverkehr mit sich. Ohne einen Straßentunnel kann der motorisierte Individualverkehr in der Kriegsstraße nicht in der erforderlichen Qualität abgewickelt werden. Daran hat sich bis heute grundsätzlich nichts geändert. Aktuelle Verkehrsgutachten in Verbindung mit dem Planverfahren "Bebauungsplan Kriegsstraße Mitte, Straßenbahn in der Kriegsstraße mit Straßentunnel" bestätigen die ursprünglichen Erkenntnisse.

Antwort zu Ziffer 1c): Verknüpfungsanlage DB-Stadtbahn im Bereich des Hauptbahnhofes:

Die Umleitung einer Stadtbahnlinie über den Hauptbahnhof mit anschließender Einbindung in das Straßenbahnnetz, um die Kaiserstraße zu entlasten, mag auf den ersten Blick einleuchtend sein. Bei genauerer Betrachtung treten jedoch sehr schnell und deutlich die Probleme und Nachteile einer solchen Überlegung zu Tage:

- Erwiesenermaßen ist die zentrale Innenstadt das Hauptziel für den überwiegenden Teil der Fahrgäste aus den östlichen Stadtteilen und dem Pfinztal. Diese würden daher im Bahnhof Durlach zum Umsteigen gezwungen oder müssten einen Umweg über den Hauptbahnhof in Kauf nehmen.
- Die Gleisanlagen der DB sind zwischen Durlach und dem Hauptbahnhof schon jetzt so hoch belastet, dass die Aufnahme einer weiteren Linie im 10-Minuten-Takt nicht realisierbar ist.
- Aufgrund der räumlichen Gegebenheiten und von baulichen sowie betrieblichen Zwängen ist die Herstellung einer Verbindungsrampe südlich des Hauptbahnhofs mit Anschluss an die Gleise in der Schwarzwaldstraße mit vertretbarem Aufwand nicht herstellbar. Darüber hinaus ist eine solch aufwendige Maßnahme nicht geeignet als realistische und finanzierbare Lösung zur kurzfristigen Entlastung der Kaiserstraße.
- Eine Umleitung über den Hauptbahnhof führt ferner zu einer maßgeblichen Erhöhung der Betriebskosten. Allein die Verlängerung des Linienweges um mehr als 2 km verursacht betriebliche Mehrkosten, zu denen dann noch zusätzlich die erheblichen Trassenbenutzungskosten und Bahnhofsgebühren der DB AG von rund 3 Mio. Euro pro Jahr hinzukommen würden.

Antwort zu Ziffer 1d): Unterfahrung des Knoten Mendelssohnplatz:

Als Ergebnis der unter Ziffer 1a) und 1b) genannten Machbarkeitsstudie kann eine singuläre Lösung für den Knoten Mendelssohnplatz ausgeschlossen werden.

Antwort zu Ziffer 2a): Verzicht auf Zugverbände durch Umleitung über DB-Gleise:

Auch bei Führung der Stadtbahnlinien über die DB-Gleise zum Hauptbahnhof kann auf den Einsatz von Zugverbänden im innerstädtischen Netz nicht verzichtet werden. Beispielsweise zeigt sich täglich, dass die heutigen Fahrzeug-Kapazitäten nicht ausreichen, um die Fahrgäste vom Hauptbahnhof in die Innenstadt zu transportieren. Des Weiteren wird auf die Antwort zu 1c) verwiesen.

Antwort zu Ziffer 2b): Verzicht auf doppeltes Halten an den Knotenpunkten:

Der Verzicht auf ein doppeltes Halten am Marktplatz sowie am Europaplatz würde in der Tat eine Verbesserung für den Verkehrsfluss der Bahnen bringen. Dennoch haben die VBK mit Rücksicht auf ihre Kunden an dem zweimaligen Halten bisher festgehalten. Ein Durchfahren mancher Züge an einzelnen Bahnsteigen würde bei den Fahrgästen zu Irritationen und Unmut führen, wie die Erfahrungen mit dem Eilzug der S4 belegen.

Antwort zu Ziffer 2c): Vermeidung von Pulkbildung:

Wie oben bereits ausgeführt, berücksichtigt der heutige Fahrplan bereits die Zielsetzung der Vermeidung der Pulkbildung. Dennoch können Pulks in der Kaiserstraße nie ganz ausgeschlossen werden, da bereits kleine Störungen, sei es durch Lichtsignalanlagen oder durch „eingeschleppte“ Verspätungen, sich unmittelbar auf die Fahrzeugfolge auswirken.