

## Vorbemerkung

Das Instrument Nahverkehrsplan stellt die wesentliche planerische Grundlage der Aufgabenträger für die Ausgestaltung und Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) dar. Mit der Umsetzung der Ziele und Maßnahmen des ersten Nahverkehrsplans (1998) wurde im KVV bereits eine sehr gute Qualität des ÖPNV erreicht.

Acht Jahre nach dem ersten NVP ist es erforderlich, die planerischen und konzeptionellen Ziele für die weitere Ausgestaltung des ÖPNV in den nächsten Jahren neu festzulegen.

Dabei stehen die Absicherung des Erreichten, die weitere Verbesserung von Fahrgastinformation, die Barrierefreiheit beim Zugang zum ÖPNV und die Schaffung wettbewerbsfähiger Strukturen im Vordergrund.

## 1 Einführung

### 1.1 Der Karlsruher Verkehrsverbund

Der 1994 gegründete Karlsruher Verkehrsverbund KVV mit seinen vier baden-württembergischen und drei rheinland-pfälzischen Gesellschaftern nimmt vor allem Aufgaben der Verkehrsplanung, der Abstimmung des verkehrlichen und betrieblichen Leistungsangebotes 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 sind.

Dazu schließt er mit den Verkehrsunternehmen Vereinbarungen über Leistungsumfang und Qualität des Verkehrsangebots sowie die Zuscheidung der Fahrgelderlöse ab.

Seit Gründung des KVV konnte das Fahrplanangebot gemäß den Zielen der Aufgabenträger und in enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen deutlich ausgeweitet werden. Der Erfolg zeigt sich in stetig gestiegenen Fahrgastzahlen und überdurchschnittlich gewachsenen Fahrgeldeinnahmen.

## 1.2 Nahverkehrsplan und Nahverkehrsentwicklungsplan

Die in den vergangenen Jahren erreichte ÖPNV-Qualität soll für die Fahrgäste gesichert und bei Bedarf weiter verbessert und ausgebaut werden. Dazu ist es erforderlich, dass Verbund und Aufgabenträger die Ziele der Nahverkehrsentwicklung gemeinsam festlegen.

Dies geschieht in den Nahverkehrsplänen der ÖPNV - Aufgabenträger, die den Rahmen der Nahverkehrsentwicklung für die nächsten Jahre abstecken.

Auf der Grundlage der novellierten ÖPNV-Gesetzgebung nach der Regionalisierung des ÖPNV 1996 konnte der erste Nahverkehrsplan gemäß §11 ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg 1998 verabschiedet werden.

Für die rheinland-pfälzischen Gesellschafter des KVV - Landkreis Germersheim, Landkreis Südliche Weinstraße und Stadt Landau - wurden bereits im Jahr 2005 neue Nahverkehrspläne aufgestellt und verabschiedet. Der hier vorgelegte Nahverkehrsplan ist der neue gemeinsame Nahverkehrsplan für die baden-württembergischen Gesellschafter des KVV - Stadt Karlsruhe, Stadt Baden-Baden, Landkreis Karlsruhe und Landkreis Rastatt.

Ergänzend zum verbindlichen Nahverkehrsplan sieht das Regionalisierungsgesetz Baden-Württemberg vor, dass ein Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP) aufgestellt werden soll, der die mittelfristigen ÖPNV-Ziele aufzeigt und einen Zeithorizont von 10 bis 15 Jahren umfasst.

Der KVV hat diesen NVEP für die baden-württembergischen Gesellschafter des KVV erstellt. Verabschiedet wurde der NVEP vom Gemeinderat der Stadt Baden-Baden am 2. April 2001, vom Kreistag des Landkreises Karlsruhe am 26. April 2001, vom Kreistag des Landkreises Rastatt am 14. Mai 2002, und vom Gemeinderat der Stadt Karlsruhe am 19. Januar 2003.

Im allgemeinen Teil des NVEP sind in erster Linie die Anforderungsprofile in Bezug auf Bedienung und Erschließung, für Infrastruktureinrichtungen und Fahrgastinformation sowie die langfristigen Entwicklungen im Tarif- und Marketingbereich dargelegt. In dem für den jeweiligen Aufgabenträger spezifischen Teil sind vor allem mittelfristige ÖPNV-Projekte aufgeführt und untereinander in einer Prioritätenfolge geordnet.

Der NVEP selbst entwickelt keine rechtsverbindliche Wirkung. Diese kommt allein dem Nahverkehrsplan (NVP) zu.

Mit dem hier vorgelegten gemeinsamen Nahverkehrsplan wollen die Aufgabenträger

- die im Nahverkehrsentwicklungsplan formulierten Nahverkehrsstandards verbindlich festlegen,
- den sich verändernden rechtlichen, demographischen und ökonomischen Rahmenbedingungen Rechnung tragen,

- Maßnahmen zur Sicherung und weiteren Verbesserung des ÖPNV-Konzeptes auf der Basis des Karlsruher Modells mit der engen Verknüpfung von Bus und Bahn auf den Weg bringen,
- wettbewerbsfähige Strukturen schaffen.

Die Aufgabenträger Stadt Karlsruhe, Stadt Baden-Baden, Landkreis Karlsruhe und Landkreis Rastatt haben im Jahr 2005 beschlossen, den Nahverkehrsplan fortzuschreiben. Sie haben den KVV beauftragt, den gemeinsamen Nahverkehrsplan 2006 zu erstellen.

## 2 Rahmenbedingungen

### 2.1 Raumordnerische Grundlagen

Der baden-württembergische Teil des KVV-Gebietes gehört zu den wirtschaftlich starken Regionen Deutschlands bei gleichzeitig im bundesweiten Vergleich niedrigen Arbeitslosenzahlen. Eine hohe Bevölkerungsdichte und eine sehr gut ausgebaute (Verkehrs-) Infrastruktur erleichtern es, einen attraktiven ÖPNV in allen Städten und Gemeinden anzubieten. Dabei orientiert sich das Schienennetz als Rückgrat des ÖPNV an den Landesentwicklungsachsen. Die Verknüpfung von Zentren unterschiedlicher Bedeutung wird über das ÖPNV-Netz mit den Teilnetzen Regionales Grundnetz 1. und 2. Ordnung sowie Städtisches Grundnetz sichergestellt. Darüber hinaus verbinden das regionale und das städtische Ergänzungsnetz Gemeinden und Gemeindeteile miteinander. (Die Herleitung und Ausprägung des kategorisierten ÖPNV-Netzes findet sich ausführlich im Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP Anlage 2 und Karten A1.1 und A1.2). Auf einen erneuten Abdruck an dieser Stelle wird daher verzichtet).

### 2.2 Demographische Bedingungen

Die Qualität des ÖPNV-Angebotes wird entscheidend von der Siedlungsstruktur, der Bevölkerungsdichte und der Bevölkerungsstruktur beeinflusst. Entsprechend dem Landestrend ist auf der Grundlage der aktuellen regionalisierten Bevölkerungsvorausrechnung des Statistischen Landesamtes davon auszugehen, dass die Region Mittlerer Oberrhein auch weiterhin Wachstumsregion bleibt und daher bis 2010/2020 von steigenden Bevölkerungszahlen auszugehen ist, die insgesamt sogar leicht über dem Landesdurchschnitt liegen.

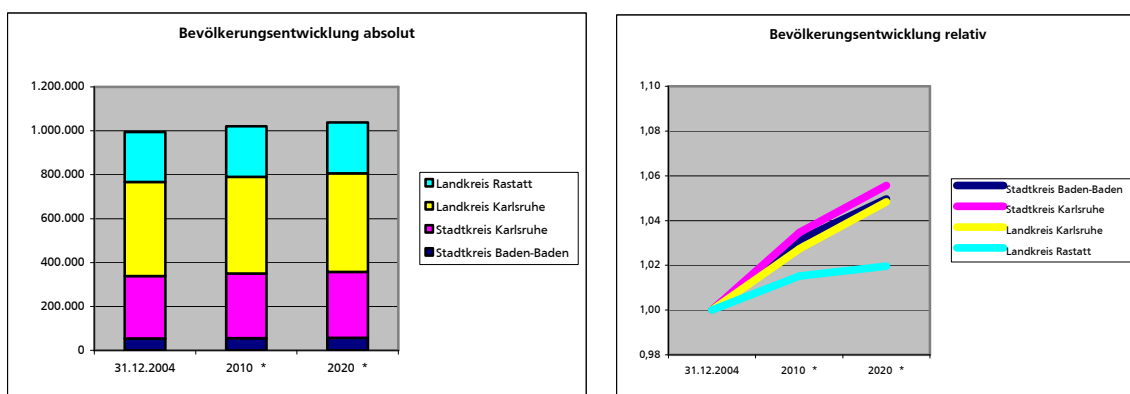


Abbildung 1: Prognostische Bevölkerungsentwicklung in der Region Mittlerer Oberrhein  
Quelle: Statistisches Landesamt B.W.

Vorbehaltlich eines anhaltenden Wanderungsgewinns in ähnlicher Größenordnung wie bisher ist insgesamt davon auszugehen, dass bis 2025 nicht mit einem deutlichen Bevölkerungsrückgang zu rechnen ist. Zu berücksichtigen

ist hierbei allerdings, dass sich die Bevölkerungsentwicklung - kleinräumig betrachtet - unterschiedlich entwickeln wird.

Diese für die ÖPNV-Nachfrage positive Entwicklung wird relativiert durch die gleichzeitig zu beobachtende Änderung der Bevölkerungsstruktur. Dabei sind zwei Tendenzen besonders wichtig:

### Wachsender Anteil der älteren Bevölkerung

Die Bevölkerung insgesamt altert. Damit wächst der Anteil derer, die nicht mehr am Erwerbsleben teilnehmen. Diese Gruppe hat ein eher auf Freizeitaktivitäten ausgerichtetes Interesse am ÖPNV. Dies lässt sich bereits heute an den Bedürfnissen der Inhaber von „Seniorenkarten“ (Karte ab 60) beobachten. Innerhalb der nächsten Jahre wird sich dieser Trend verstärken.

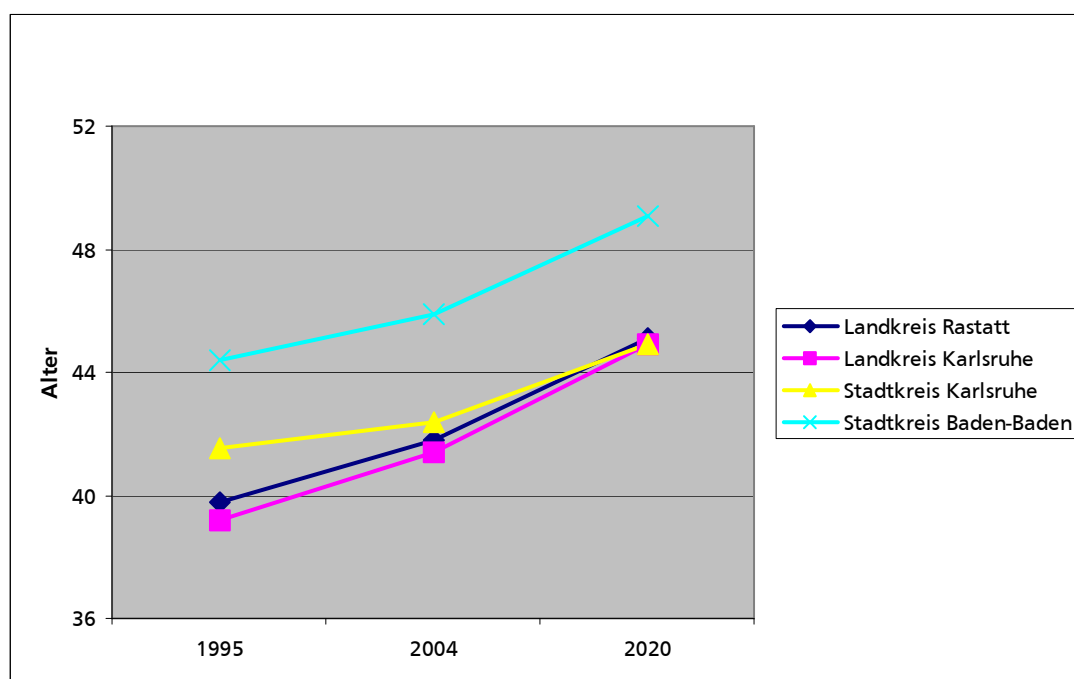


Abbildung 2: Durchschnittsalter der Bevölkerung  
Quelle: Statistisches Landesamt B.W.

Unabhängig hiervon ist derzeit allerdings noch nicht vollständig absehbar, inwiefern sich die altersspezifische Mobilitätsstruktur entwickeln wird. Bei einer künftig gleichbleibenden Mobilitätsstruktur würde die Verkehrsnachfrage zurückgehen. Unter der Annahme der Tendenz einer künftig steigenden Mobilität der Senioren könnte dagegen sogar mit einer steigenden Verkehrsnachfrage gerechnet werden. Die tatsächliche Entwicklung muss kontinuierlich beobachtet werden und der ÖPNV muss die aktuellen Tendenzen bei der Planung von Verkehrsangeboten berücksichtigen.

### Sinkender Anteil der jüngeren Bevölkerung

Die Zahl der Kinder und damit der Schüler wird in der nächsten Dekade deutlich zurückgehen. Entgegen dem allgemeinen Trend haben die Zahlen der Schüler, die für den Schulweg den ÖPNV benutzen, im KVV auch in den letzten Jahren immer noch zugenommen, vor allem durch eine weiterhin steigende Quote von Schülern, die weiterführende Schulen besuchen. Es wird angenommen, dass die große Zahl dieser Schüler auch in den nächsten Jahren noch stabil bleibt. Ab dem Jahr 2012 könnte allerdings auch hier ein deutlich spürbarer Rückgang zu verzeichnen sein, zumal zu berücksichtigen ist, dass zum Ende des Schuljahres 2011/12 zwei Abiturientenjahrgänge gleichzeitig die Gymnasien verlassen, wenn sich die flächendeckende Einführung des achtzügigen Gymnasiums voll auswirkt.

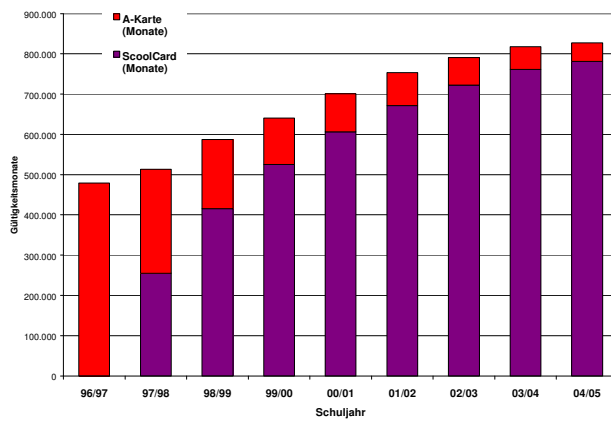


Abbildung 3: Verkaufsentwicklung Schülermonatskarte und ScoolCard 1996/7 bis 2004/5

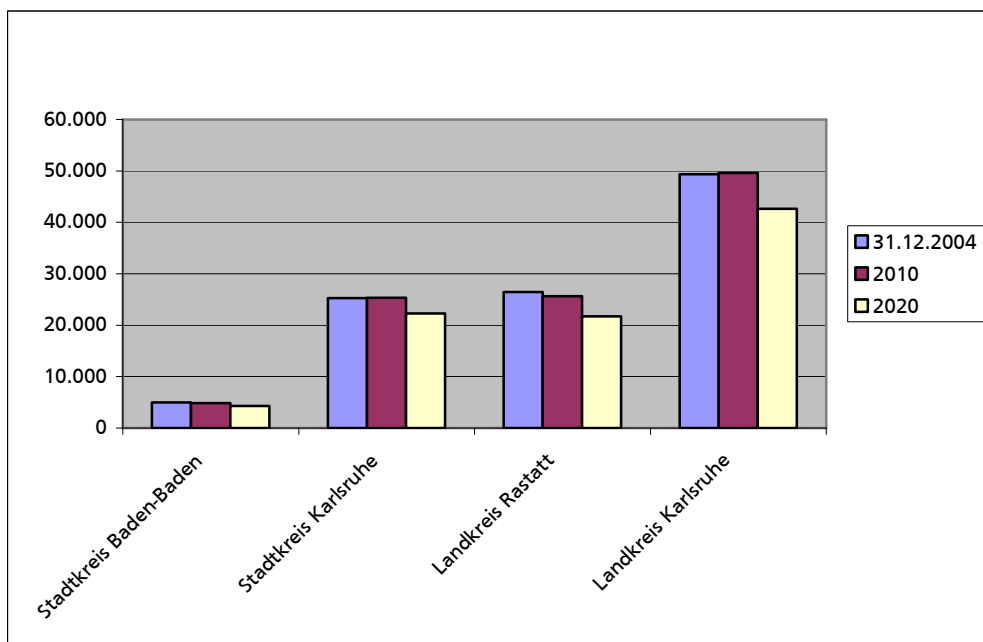


Abbildung 4: Entwicklung der Altersgruppe der Schüler ab Klasse 5

Quelle: Statistisches Landesamt B.W.

In Verbindung mit dem G-8 Abitur wird der Nachmittagsunterricht zunehmen. Damit werden neue Anforderungen an den ÖPNV gestellt, weil nennenswerte Schülerströme nicht mehr nur nach der 6. sondern auch nach 8. und 10. Schulstunde zu erwarten sind. Dies lässt sich bereits heute beobachten. In der Konsequenz bedeutet dies, dass ein hoher bzw. noch wachsender Anteil von Schülerkursen erhalten bleiben muss bei gleichzeitig deutlich sinkenden Fahrgeldeinnahmen.

Der ÖPNV wird durch die demographische Entwicklung und durch die sich daraus ergebenden Kundenpotentialverschiebungen, aber auch aufgrund der raumstrukturellen Auswirkungen – die derzeit noch nicht in ihrem vollen Ausmaß prognostizierbar sind – vor eine große Aufgabe gestellt. Die Gesamtentwicklung der demographischen Entwicklung muss daher auch von Seiten des ÖPNV kontinuierlich beobachtet und analysiert sowie notwendige Planungsstrategien erarbeitet werden. Diese Strategien müssen laufend überprüft und an aktuelle Trends flexibel angepasst werden. Dieser Prozess muss von Seiten des ÖPNV in enger Abstimmung mit den Aufgabenträgern erfolgen, da gerade in den Stadt- und Landkreisen in den nächsten Jahren interdisziplinäre Handlungskonzepte einer strategischen Anpassungspolitik für den Umgang mit den Folgen des demographischen Wandels erarbeitet werden.

***Die Thematik des demographischen Wandels und der sich daraus ergebenden strukturellen Veränderungen für den ÖPNV sollen daher im Rahmen einer zu bildenden Arbeitsgruppe kontinuierlich beleuchtet und entsprechende Handlungskonzepte erarbeitet werden. Der Kern der Arbeitsgruppe soll sich aus Mitarbeitern des KVV und der Aufgabenträger zusammensetzen. Projektspezifisch können zusätzliche beratende Fachleute hinzugezogen werden (z.B. aus dem Fachbereich der Regionalplanung).***

## 2.3 Rechtliche Bedingungen

Mit der Regionalisierung des ÖPNV und den entsprechenden gesetzlichen Regelungen ist der Rechtsrahmen für den ÖPNV noch nicht abschließend festgelegt. Es ist zu erwarten, dass innerhalb der Geltungsdauer dieses Nahverkehrsplans auf europäischer Ebene Regelungen getroffen werden, die den ÖPNV stärker für den Wettbewerb öffnen.

Ein erster Schritt in diese Richtung war bereits mit der Regionalisierung des ÖPNV getan worden. Damit sollten prinzipiell die Kosten begrenzt bzw. bei gleichem Mitteleinsatz mehr Leistungen finanziert und bessere Qualität für die Fahrgäste erreicht werden.

Voraussetzung für mehr Wettbewerb ist die Öffnung des Marktes im Geltungsbereich des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Das derzeit geltende Genehmigungsrecht beinhaltet bereits den Wettbewerb um Liniengenehmigungen und hat damit bereits eine gewisse Marktöffnung. Diese wurde durch die Trennung in „eigenwirtschaftliche“ und „gemeinwirtschaftliche“ Verkehre (§§ 13 und 13a PBefG) mit der Reform des PBefG verstärkt. Dies bedeutet, dass eine Genehmigung gemäß § 13a (für einen gemeinwirtschaftlichen Verkehr) nur an den Unternehmer vergeben werden darf, der die geringsten Kosten für die Allgemeinheit verursacht. Große praktische Bedeutung hat diese Regelung bislang allerdings nicht entfaltet. Der bei weitem größte Teil der Genehmigungen im Bus- und Trambereich wird nach wie vor für eigenwirtschaftliche Verkehre erteilt.

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat in seiner Entscheidung vom 24.07.2003 vier Kriterien als Voraussetzungen für die Gewährung öffentlicher Mittel (Zuschüsse) zur Finanzierung des ÖPNV aufgestellt:

- Das begünstigte Unternehmen muss tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut sein und diese Verpflichtungen müssen (in einem Verkehrsvertrag) klar definiert sein.
- Die Parameter zur Berechnung des Ausgleichs müssen zuvor klar und transparent aufgestellt sein.
- Der Ausgleich darf nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Verkehrsleistungen unter Berücksichtigung eines angemessenen Gewinns ganz oder teilweise zu decken.
- Die Höhe des Ausgleichs muss sich an den Kosten orientieren, die ein durchschnittliches, gut geführtes Verkehrsunternehmen zu tragen hat.

Diesen Kriterien müssen die Verkehrsverträge, die die Aufgabenträger mit den Verkehrsunternehmen abschließen, entsprechen und gegebenenfalls angepasst werden.

Rechtssicherheit in der Frage der Genehmigungsverfahren soll eine Verordnung der EU bringen. Der EU - Verkehrsministerrat hat am 9. Juni 2006 eine politische Einigung über den von der Kommission vorgelegten dritten Verordnungsentwurf für Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße erreicht.

Es ist davon auszugehen, dass die Verordnung innerhalb der Geltungsdauer dieses Nahverkehrsplans verabschiedet wird und in Kraft tritt. Auch nach der erforderlichen Umsetzung der Verordnung in nationales Recht ist für Altverträge noch eine mehrjährige Übergangszeit vorgesehen.

Für die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen besteht daher Handlungsbedarf, sich frühzeitig auf den Wettbewerb im Bereich der Verkehre einzustellen, die dem PBefG unterliegen (Tram und Busverkehre).

Für die Städte Karlsruhe und Baden-Baden sowie die Landkreise Karlsruhe und Rastatt werden daher in Kapitel 6 Linienbündel als Grundlage von Genehmigungsverfahren definiert.

Noch nicht überall optimal ist die Ausgestaltung des ÖPNV für Fahrgäste und Fahrgastgruppen, die aus verschiedenen Gründen mobilitätseingeschränkt sind. Der Bund hat daher 2002 das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) verabschiedet. Mit diesem Rahmengesetz wird u.a. angestrebt, die Zugangsbedingungen zum ÖPNV so zu gestalten, dass mobilitätseingeschränkte Personen Busse und Bahnen barrierefrei nutzen können. Dazu zählen neben Maßnahmen an den Fahrzeugen auch bauliche Verbesserungen an Haltepunkten und Haltestellen.

Im Kapitel 4 werden daher Maßnahmen in das Anforderungsprofil übernommen, die sich aus dem Behindertengleichstellungsgesetz ableiten.

## 2.4 Finanzielle Bedingungen

Ein Nahverkehrsangebot, das den Ansprüchen eines integrierten Gesamtverkehrskonzeptes und den Bedürfnissen der Fahrgäste gerecht wird, kann derzeit nicht kostendeckend betrieben werden. Fahrgeldeinnahmen und gesetzliche Ausgleichleistungen ohne Zuschüsse Dritter reichen auf den meisten Linien nicht aus, um die erforderlichen Betriebsaufwendungen abzudecken. In jedem Einzelfall ist eine differenzierte Betrachtung erforderlich.

Voraussetzung für die Sicherstellung einer angemessenen ÖPNV-Bedienung ist deshalb neben einem guten Management eine entsprechende finanzielle Ausstattung des ÖPNV. Die wichtigsten Finanzierungsquellen sind:

- **Fahrgeldeinnahmen**

Grundsätzlich korrelieren die Fahrgeldeinnahmen mit der Zahl der Beförderungsfälle. Beide konnten seit Gründung des KVV im Jahr 1994 kontinuierlich

gesteigert werden. Im Jahr 2005 wurden 163,2 Mio. Fahrgäste befördert, wobei zu berücksichtigen ist, dass es sich dabei um sogenannte „Verbundbeförderungsfälle“ handelt, d.h. Umsteiger zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und -unternehmen werden nur einmal berechnet. Die Tarifeinnahmen betragen verbundweit ca. 94,1 Mio. €. Die Tarifpolitik wird im Aufsichtsrat des KVV bestimmt. Die Beförderungstarife werden jährlich den allgemeinen Kostensteigerungen angepasst.

Die bisherige Strategie des KVV, über ein gutes Verkehrsangebot und einen attraktiven Tarif die Fahrgastzahlen zu steigern und dadurch auch zu Fahrgeldmehreinnahmen zu kommen, hat sich bewährt und soll fortgeführt werden. Es kann jedoch nach allen vorliegenden Erfahrungen nicht davon ausgegangen werden, dass die mit einer Ausweitung des Angebots erzielten Fahrgeldmehreinnahmen ausreichen, um Sprungkosten durch zusätzlich benötigte Fahrzeuge zu kompensieren.

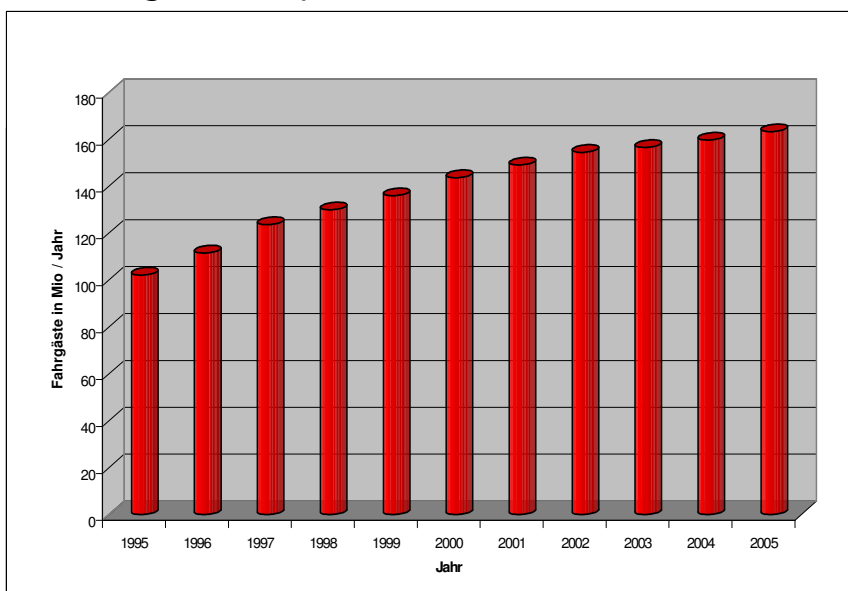
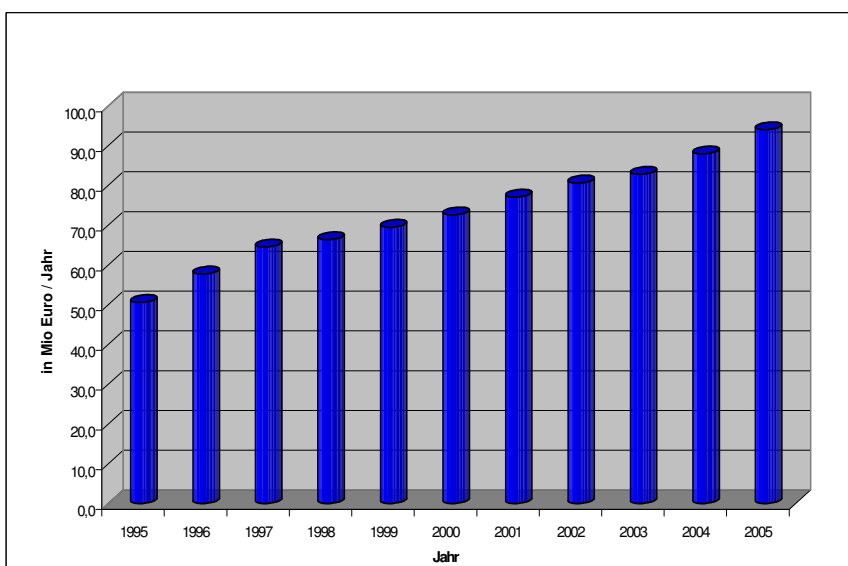


Abbildung 5: Fahrgastentwicklung im KVV 1995 bis 2005

Abbildung 6: Fahrgeldeinnahmen im KVV 1995 bis 2005



Berücksichtigt man die große Konkurrenz des Individualverkehrs, der im Bewusstsein der Bevölkerung trotz stark gestiegener Treibstoffkosten im Vergleich zum ÖPNV immer noch als preiswert eingestuft wird, besteht bei den Tarifen nur ein enger Spielraum zur Erhöhung der Fahrgeldeinnahmen, wenn nicht gleichzeitig Einbrüche bei den Fahrgastzahlen in Kauf genommen werden.

- **Zuschüsse zu den verbundbedingten Kosten und Zuschüsse gemäß Finanzausgleichsgesetz (FAG)**

Bis zum Jahr 2004 wurden die Zuschüsse des Landes Baden-Württemberg zu den verbundbedingten Kosten (Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverluste sowie Verbundorganisation) zwischen dem Land und dem KVV jeweils vereinbart. Für das Jahr 2004 erhielt der KVV wie in den Vorjahren 4,346 Mio. € aus den Mitteln der Verbundförderung. Ab 2005 wurde dies neu strukturiert. Auf der Grundlage der bisherigen Förderung wird der Verbundzuschuss aufgeteilt in eine Basiskomponente und eine Anreizkomponente. Damit soll erreicht werden, dass Wirtschaftlichkeitsreserven und Nachfragepotentiale noch besser ausgeschöpft werden. Die Basiskomponente umfasst 50 % der bisherigen Verbundförderung, die Anreizkomponente beinhaltet die (im KVV seit Verbundgründung überdurchschnittliche) Entwicklung der Fahrgastzahlen und ein weiteres betriebswirtschaftliches Kriterium. Gegenüber der bisherigen Verbundförderung kann der Gesamtbetrag um bis zu 10 %, bei fehlender tariflicher Kooperation mit den Nachbarverbänden um bis zu 20 % geringer ausfallen.

Die Verbundgesellschafter erhalten darüber hinaus vom Land für den ÖPNV zweckgebundene Mittel gemäß § 28 Finanzausgleichsgesetz (FAG), die im Jahr 2006 für das baden-württembergische Verbundgebiet insgesamt knapp über 1 Mio. € betragen.

- **Mittel gemäß Regionalisierungsgesetz zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs**

Entsprechend dem im Regionalisierungsgesetz festgelegten und zwischenzeitlich angepassten Verteilungsschlüssel stellt der Bund den Ländern zweckgebundene Mittel aus dem Mineralölsteueraufkommen zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs zur Verfügung. Aufgabenträger für den SPNV ist das Land. Auftragnehmer des Landes sind neben DB REGIO auch nichtbundeseigene Schienenverkehrsunternehmen. Im KVV erbringt die Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG) in erheblichem Umfang vergleichsweise kostengünstig Schienenverkehrsleistungen für das Land, die über langfristige Verträge abgesichert sind. Ohne die Regionalisierungsmittel wären diese Stadtbahnleistungen im KVV in ihrem Bestand gefährdet. Als Risiko ist daher die von Bund und Ländern beschlossene Kürzung der Regionalisierungsmittel zu betrachten. Seitens der Schienenverkehrsunternehmen im KVV bestehen zwar längerfristige Verkehrsverträge mit dem Land, die jedoch auch Abbestellregelungen enthalten. Vor allem nach Auslaufen der Verträge kann es im KVV auch zu Kürzungen der mit Regionalisierungsmitteln finanzierten Stadtbahnleistungen kommen. 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 Tram- und Busverkehren mittelbar Auswirkungen auf die gesamte Angebotskonzeption.

- **Gesetzliche Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Schülern und Schwerbehinderten**

Gemäß § 45a PBefG und § 6a AEG haben die Verkehrsunternehmen Anspruch auf Ausgleich eines Teils ihrer Mindereinnahmen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs. Diese Ausgleichszahlungen sind eine wichtige Säule der ÖPNV-Finanzierung. Sie machen einen erheblichen Anteil am Gesamtanspruch der Unternehmen aus, zumal im ländlichen Raum bis zu 70 % der Fahrgäste Schüler sind. Es ist daher sehr wichtig, dass die bisherige Regelung des § 45a PBefG in möglichst vollem Umfang erhalten bleibt und in ihrer Substanz nicht ausgezehrt wird.

Aufgrund der langfristigen Sparzwänge der öffentlichen Hand wurden die Mittelzuweisungen in den Jahren 2004 – 2006 bundesweit jeweils um 4 % gekürzt, so dass ab 2006 gegenüber dem Basisjahr 2003 12 % weniger Mittel nach § 45 a PBefG an die Verkehrsunternehmen gezahlt werden. Im Gesamtverbundgebiet bedeutet dies Mindereinnahmen in Höhe von ca. 3,6 Mio €. Ein weiteres Risiko besteht in der 2006 zwischen den Ländern und dem Bund vereinbarten „Rückholklausel“, nach der die Länder die Festlegung von Parametern für die Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG selbst treffen können. Das Land Baden-Württemberg plant die Pauschalierung der §45a-Zahlungen auf dem Niveau des Jahres 2005 für fünf Jahre.

Die Verkehrsunternehmen erhalten vom Bund außerdem Ausgleichsleistungen für entgangene Fahrgeldeinnahmen für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten gemäß § 148 Sozialgesetzbuch (SGB IX). Für diesen Ausgleich kann das Verkehrsunternehmen entweder einen pauschalen Prozentsatz Schwerbehinderter an den Fahrgästen geltend machen oder einen mit Zählungen nachgewiesenen höheren Prozentwert beanspruchen. Ab 2004 wurde der Ausgleich für den betriebsindividuellen Nachweis reduziert. Danach wird bei einem über dem pauschalen Prozentsatz von 3 % liegenden Wert nur der Anteil berücksichtigt, der den Pauschalwert um mehr als ein Drittel übersteigt.

- **Betriebskostenzuschüsse der Aufgabenträger**

Die verbleibenden Kostenunterdeckungen der Verkehrsunternehmen - insbesondere für nicht kostendeckende Zusatzleistungen - gleichen die Landkreise als Aufgabenträger jeweils auf ihrem Gebiet aus. In Karlsruhe und Baden-Baden erfolgt der Ausgleich durch den steuerlichen Querverbund. Maßgebend für deren Umfang ist die Angebotsqualität bzw. die Höhe des Gesamtanspruchs der Unternehmen und der erzielten Erlöse. Gegenüber der Verabschiedung des ersten NVP 1998 hat sich die finanzielle Situation der Aufgabenträger deutlich verschlechtert. Mit höheren Betriebskostenzuschüssen der Aufgabenträger ist deshalb für die Zukunft nicht zu rechnen.

- **Investitionszuschüsse gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz**

Nach dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG -) sind ab 2004 die Förderquoten für Infrastrukturmaßnahmen nach dem Landesprogramm von 85 auf 75 %, nach dem Bundesprogramm von 85 auf 80 % gesenkt worden. Außerdem wurden hohe Selbstbehalte eingeführt. Darüber hinaus ist das GVFG lediglich bis 2013 gesichert. Die Förderung von Schienenfahrzeugen wurde in Baden-Württemberg faktisch eingestellt, die pauschalen Sätze bei der Busförderung wurden drastisch reduziert. Eine erneute Anhebung der Fördersätze ist nicht zu erwarten, es muss eher befürchtet werden, dass die Fahrzeugförderung für Busse in den kommenden Jahren endgültig eingestellt wird.

***Unsicherheiten bestehen vor allem hinsichtlich der längerfristigen Entwicklung der öffentlichen Haushalte. Dies gilt nicht nur für Bund und Land, sondern auch für die Haushalte der Stadt- und Landkreise als Aufgabenträger des ÖPNV sowie der kreisangehörigen Städte und Gemeinden.***

***Der Rückgang öffentlicher Mittel für den ÖPNV muss zumindest teilweise durch Tarifierhöhungen ausgeglichen werden. Tarifierhöhungen dürfen aber nicht dazu führen, dass die Fahrgastzahl signifikant sinkt.***

***Es besteht daher die permanente Aufgabe, den Mitteleinsatz und das Erreichen der vorgegebenen Ziele zu überprüfen. Dabei muss jede Linie bzw. jedes Linienbündel grundsätzlich im Sinne einer Evaluierung in Bezug auf das Fahrplankonzept (Angebot), die Inanspruchnahme (Nachfrage) und die Kostendeckung überprüft werden.***

### 3. Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1998

Mit der Verabschiedung des ersten Nahverkehrsplans 1998 ging die Umsetzung der dort festgelegten Anforderungen an einen modernen ÖPNV und der entsprechenden Nahverkehrsprojekte einher. Damit verbunden war eine erhebliche Verbesserung der Verkehrsbedienung, die zu einer eingehenden Überarbeitung der Bestandsaufnahme führte (siehe: Nahverkehrsentwicklungsplan 2003, Anlage 1).

Von den im Nahverkehrsplan 1998 aufgeführten geplanten **Maßnahmen** konnte das meiste umgesetzt oder begonnen werden:

- Die **Fahrplanabstimmung** zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und Verkehrsunternehmen hat mittlerweile ein sehr hohes Niveau erreicht, so dass Fahrplankonflikte vermieden und gute Anschlussbeziehungen für die Fahrgäste erreicht werden konnten.
- Die **Fahrgastinformation** an den Haltestellen und in den Fahrzeugen wurde deutlich verbessert. Zusätzlich bietet der Internetauftritt des KVV Auskünfte zu Fahrplänen und viele sonstige Informationen. Täglich werden die Internetseiten des KVV ca. 35.000 mal abgerufen (Stand März 2006). Die letzte Neuerung bei der Fahrplanauskunft ist die off-line Info für alle Schienenverkehre im KVV auf dem Handy (KVV – Handyfahrplan), die seit Juni 2006 bereit gestellt wird.
- Der **Tarif** und das **Vertriebssystem** wurden entsprechend den Erfordernissen durch den Ausbau des Stadtbahnnetzes über die Verbundgrenzen hinaus weiterentwickelt. Übergangslösungen zu allen Nachbarverbänden konnten vereinbart werden, wobei der Grundsatz gilt, dass für **eine** Fahrt nur **eine** Fahrkarte benötigt wird (Siehe Abbildung 6: Tarifwabenplan mit Übergangsbereichen). Ein Großteil der Schienenfahrzeuge verfügt bereits über mobile Fahrkartenautomaten, die Mehrzahl der Busse ist mit elektronischen Fahrscheindruckern ausgerüstet.
- Zahlreiche **Schienehaltepunkte** wurden modernisiert bzw. neu gebaut. Beispielhaft aufgeführt seien der Bahnhof Bretten und die Haltepunkte Wössingen-Ost, Durmersheim-Nord und Haueneberstein. Dabei wurde der Zugang – soweit möglich - behindertengerecht ausgeführt. Eine Zusammenstellung zeigt Tabelle 1.
- Zahlreiche **Tram- und Stadtbahnerweiterungen** sowie Neuausrichtungen und **Optimierungen von Buslinien** in Abstimmung mit Schienenverkehren wurden im Bereich aller vier baden-württembergischen Aufgabenträger durchgeführt z. B. Tram-Verlängerung Linie 2 nach Durlach-Aue und Wolfartsweier, Tram Neubau Nordstadt, Stadtbahnbetrieb S31 zwischen Ubstadt und Odenheim, Stadtbahnverlängerung der S2 nach Spöck, Stadtbahnbetrieb S41 auf der Murgtalbahn und Stadtbahnverlängerung S4 über Baden-Baden und Bühl nach Achern. Eine Übersicht über die Projekte, die auf der Grundlage des Nahverkehrsplans 1998 realisiert werden konnten, zeigt Tabelle 1.

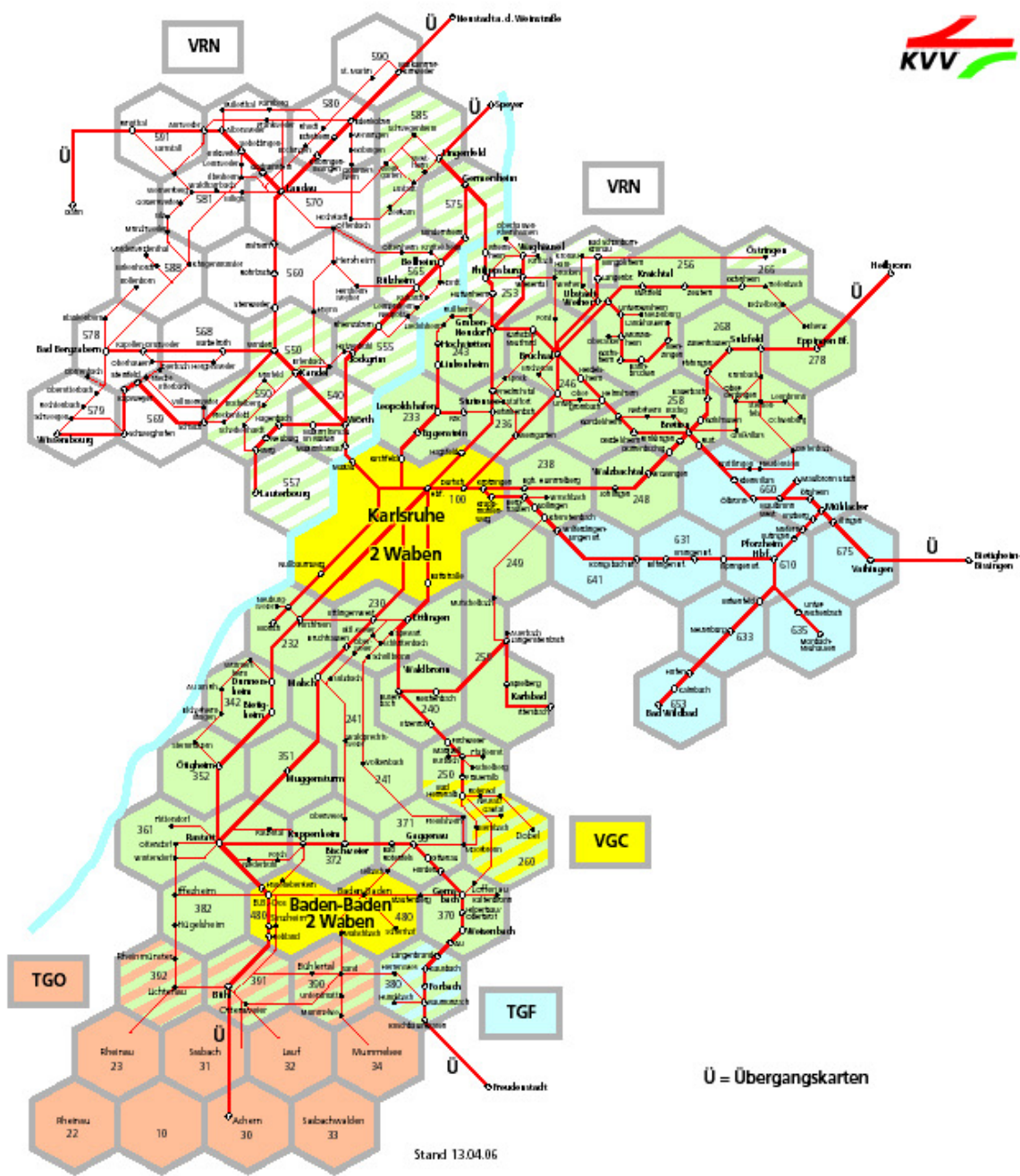


Abbildung 7: Tarifwabenplan mit Übergangsbereichen

- In Tabelle 1 ebenfalls aufgeführt sind Projekte, die zwar im Nahverkehrsplan von 1998 noch nicht enthalten waren, aber im Nahverkehrsentwicklungsplan berücksichtigt worden sind. Da der Nahverkehrsentwicklungsplan aber einen anderen Zeitrahmen beinhaltet als der Nahverkehrsplan, sind nur die Projekte aufgeführt, die realistischerweise im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans durchgeführt bzw. begonnen werden.

Tabelle 1

**Realisierung von wesentlichen Nahverkehrsprojekten**

Projekt	Realisierung			
	erfolgt	geplant	lang- fristig	zurück- gestellt
Tram-Verlängerung Europäische Schule	NVP	2000		
Tram-Verlängerung Durlach-Aue/Wolfartsweier	NVP	2004		
Tram-Verlängerung Rappenwört	NVP	1998		
Tram-Verlängerung/Neubau Nordstadt (Erzbergerstr.)	NVP	2006		
Tram-Strecke Tivoli - Brauerstr. - Kaiserplatz	NVP	2000		
Tramverlängerung Pulverhausstraße - Europahalle	NVP			1)
Tram-Strecke durch die Kriegsstraße-Ost und die Schlachthausstraße	NVP		2012	
Tram-Strecke durch die Baumeisterstraße	NVEP*		2008	
Tramverlängerung Sudetenstraße	NVP			1)
Stadtbahn Ettlingen-Bruchhausen (Teil des Projekts Stadtbahn Karlsruhe-Rastatt- Freudenstadt)	NVP			1)
Stadtbahn-Verlängerung S2 Friedrichstal - Spöck	NVP	2006		
Stadtbahn-Verlängerung S2 Rheinstetten-Durmersheim	NVP			2)
Stadtbahn in die Rastatter Innenstadt (Teil der Stadtbahnverbindung Rastatt-Baden-Airpark)	NVP			3)
Stadtbahnverbindung zum Baden-Airpark - Nordanbindung	NVP			4)
Stadtbahnverbindung zum Baden-Airpark - Südanbindung	NVP			5)
Stadtbahnverbindung Baden-Oos - Innenstadt Baden-Baden	NVP			6)
S-Bahn-Betrieb Germersheim - Bruchsal	NVP		2009	
Stadtbahnbetrieb Ubstadt - Odenheim incl. Neuordnung Buslinien	NVP	1998		
Stadtbahn-Verlängerung S2 Bach-West	NVP	1999		
Stadtbahnbetrieb auf der Murgtalbahn incl. Neuordnung Buslinien	NVP	2002		
Stadtbahn-Verlängerung S4 Baden-Baden - Sinzheim - Bühl - Achern incl. Neuordnung Buslinien	NVP	2004		
Stadtbahnbetrieb auf der Strecke Karlsruhe - Wörth - Germersheim	NVP		2010	
Rhein-Neckar-S-Bahn Heidelberg-Bruchsal-Karlsruhe	NVP	2003		
Rhein-Neckar-S-Bahn Mannheim-Waghäusel-Karlsruhe (Vorlaufbetrieb)	NVP	2004		
Rhein-Neckar-S-Bahn Waghäusel - Karlsruhe Ausbau der Haltepunkte incl. Neubau Graben-Süd			2010	
Ausbau HP Gochsheim (Kreuzungsbahnhof)	NVP	2001		
Neubau HP Wössingen (Ost)	NVP	2003		
Umbau Bahnhof Bretten	NVP	2000		
Neubau HP Schießhüttenäcker (Langensteinbach)	NVP		2011	
Neubau HP Durmersheim-Nord	NVP	2001		
Neubau HP Haueneberstein	NVP	2004		
Niveaufreie Kreuzung L564 in Busenbach	NVP	2006		
Neuordnung Busnetz nordwestlicher Landkreis Rastatt	NVP	1998		
Buskonzept Bühlertal	NVP	1998		
Stadtbus Bruchsal	NVP	2000		
Busverkehr Neuordnung Bergwald/Hohenwetttersbach	NVP	2005		
Kombi-Lösung Kaiserstraße - Kriegsstraße	NVEP*		2015	
ÖPNV-Anbindung der Neuen Messe/HP Leichtsandstr.	NVEP*	2003		
Neubau HP Gölshausen Industrie	NVEP*	2004		
Neubau HP Bretten-Rechberg und Ruit	NVEP*	2002		
Betriebshof in der Gerwigstr.	NVEP*		2008	
Erweiterung der Abstellkapazität am Albtalbahnhof	NVEP*	2006		
Buskonzept Sinzheim	NVEP*	2001		
Busverbindung Baden-Airpark - Hügelsheim - Oos	NVEP*	2001		
Partielle Verbesserungen im Freizeitlinienangebot des Landkreises Rastatt	NVEP*	2002/3		
Freizeitlinienkonzept Forbach - Rote Lache, Rheinauenlinie/Elsaß	NVEP*			7)
Flächendeckendes ALT-System im LK Rastatt	NVEP*	2006		

- 1) Das Projekt ist im Maßnahmenkatalog des NVEP weiterhin enthalten
- 2) Die Gemeinde Durmersheim hat sich gegen des Projekt ausgesprochen. Es werden derzeit keine weiteren Planungsschritte eingeleitet.
- 3) Die Stadt Rastatt hat sich gegen das Projekt entschieden. Das Gesamtprojekt mit Nutzung des Wintersdorfer Gleises ist weiterhin im NVEP enthalten.
- 4) Eine Anbindung unter Nutzung des Wintersdorfer Gleises ist langfristig angestrebt. Momentan keine Planungsaktivitäten.
- 5) Unzureichendes Ergebnis nach Nutzen-Kosten-Untersuchung. Das Projekt wurde aufgegeben.
- 6) Der Stadtrat Baden-Baden hat das Projekt 1999 zurückgestellt. Es ist als Option im NVEP weiter enthalten.
- 7) Das Projekt wurde aus Nutzen-Kosten-Gründen zurückgestellt.

\* Aus dem NVEP sind nur die Projekte aufgeführt, die eine mittelfristige Realisierung erwarten ließen:  
Landkreis Karlsruhe: Projekte einschließlich Bewertungsziffer 3; Stadt Karlsruhe: Projekte einschließlich Realisierungsstufe 2; Landkreis Rastatt/Stadt Baden-Baden: Projekte einschließlich Priorität II.

## 4 Anforderungsprofil

Das Anforderungsprofil des KVV im Sinne eines allgemein verbindlichen Mindeststandards definiert

- die **Netzkategorie** jeder ÖPNV-Linie,
- die **Bedienungsstandards** (Mindestanzahl von Fahrten, Bedienungszeitraum, Takt) in Abhängigkeit von der Nachfrage und der Netzkategorie,
- die **Mindest-Nachfrage** als Voraussetzung für die Realisierung eines angebotsorientierten Taktfahrplans,
- die **Erschließungsstandards** über die Einzugsbereiche der Haltestellen (Erschließung von Siedlungsflächen),
- die **Verbindungsstandards** (Verbindung der Wohnorte mit Zielen der Nachfrage) über die Reisezeiten zu zugehörigen Zentralen Orten der Landes- und Regionalplanung sowie über die Umsteigehäufigkeiten,
- **Standards für Haltestellen und Verknüpfungspunkte,**
- **Standards für Fahrgastinformationen,**
- **Standards für Fahrzeuge.**

*Diese Standards wurden erstmals im NVEP 2003 für das rechtsrheinische Verbundgebiet definiert (NVEP 2003 Kapitel 5: Anforderungsprofil). Sie gelten in aktualisierter Form weiterhin und werden als verbindliche Standards in den Nahverkehrsplan 2006 aufgenommen.*

*Die Einhaltung bzw. Umsetzung der aufgeführten Standards erfolgt vorbehaltlich der Finanzierung durch den jeweiligen Aufgabenträger.*

### 4.1 Kategorisierung des ÖPNV-Netzes

Das ÖPNV-Netz ist hierarchisch nach den überwiegenden Verkehrsfunktionen strukturiert. Dabei können sich verschiedene Funktionen überlagern. Linien der höheren Kategorien nehmen in der Regel auch die Funktionen der niedrigeren Kategorien wahr. Das Gesamtnetz ist unterteilt in fünf Kategorien (Siehe NVEP Karte A1 und Anlage A2):

#### **Kategorie I:**

Das Regionale Grundnetz 1. Ordnung umfasst großräumige ÖPNV-Verbindungen zwischen Zentralen Orten im Zuge von Entwicklungsachsen. Aufgrund der überwiegenden Verbindungsfunktion handelt es sich um Linien mit zumeist größeren Haltestellenabständen. Verkehrsträger ist die Schiene.

**Kategorie II:**

Das Regionale Grundnetz 2. Ordnung umfasst regionale, nachfragestarke ÖPNV-Verbindungen von Siedlungsschwerpunkten mit Zentralen Orten bzw. mit dem Regionalen Grundnetz 1. Ordnung. Über die Linien der Kategorie II erhalten alle Gemeinden, Gemeindehauptorte bzw. Siedlungsschwerpunkte mit mehr als 5.000 Einwohnern einen direkten bzw. indirekten Schienenanschluss. Aufgrund der überwiegenden Erschließungsfunktion handelt es sich um Linien mit geringeren Haltestellenabständen. Verkehrsträger ist in Abhängigkeit von der Nachfrage meist die Schiene.

**Kategorie III:**

Das Regionale Ergänzungsnetz umfasst die übrigen überörtlichen und innergemeindliche Verbindungen. Sie erschließen die Fläche, sind Zubringer zum Regionalen Grundnetz bzw. den Schienenverbindungen und weisen dichte Haltestellenabstände auf. Das Verkehrssystem ist der Bus.

**Kategorie IV:**

Das Städtische Grundnetz umfasst Relationen im Zuge von innerstädtischen Hauptachsen mit Verbindungs- und Erschließungsfunktion. Verkehrssysteme sind Straßen- und Stadtbahnen sowie Busse.

**Kategorie V:**

Das Städtische Ergänzungsnetz umfasst die übrigen innerstädtischen Verbindungen. Sie erschließen die Fläche und stellen die Schienenanbindung her. Der Bus ist das maßgebende Verkehrssystem.

Aus dieser Kategorisierung lässt sich sehr gut ablesen, dass im badenwürttembergischen Teil des KVV die Schiene eindeutig das Rückgrat des ÖPNV bildet. Das Regionale Grundnetz 1. und zum Teil auch 2. Ordnung wird durch Schienenverkehrsmittel (RE, RB, S-Bahn, Stadtbahn, Tram) abgedeckt.

Die Buslinien erfüllen im wesentlichen Verbindungsfunktionen zwischen den Gemeinden und Gemeindeteilen zu den zentralen Orten und zu den großräumigen Schienenverbindungen.

## 4.2 Bedienungsstandards

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

- **Hauptverkehrszeiten (HVZ):**  
montags bis freitags 6 - 8 Uhr und 15 - 18 Uhr
- **Normalverkehrszeiten (NVZ):**  
montags bis freitags 8 - 15 Uhr und 18 - 19 Uhr sowie  
samstags während der Geschäftszeiten
- **Schwachverkehrszeiten (SVZ):**  
montags bis freitags vor 6 Uhr und nach 19 Uhr,  
samstags vor Geschäftsbeginn und nach Geschäftsschluss sowie  
sonn- und feiertags den ganzen Tag über

Als Mindestbedienung im Sinne der Daseinsvorsorge werden folgende Standards angestrebt und bei der Beurteilung des vorhandenen Angebots geprüft:

### Bedienungszeitraum

Die ÖPNV-Linien sollen an Werktagen (montags bis freitags) mindestens in der Zeit von 6 bis 19 Uhr (HVZ und NVZ) bedient werden. Im Oberzentrum Karlsruhe sollen die Straßen- und Stadtbahnen mindestens von 6 bis 24 Uhr, die Busse von 6 bis 19 Uhr verkehren. Bei ausreichendem Bedarf wird grundsätzlich auch eine Bedienung in den Schwachverkehrszeiten (SVZ) angestrebt.

### Mindestanzahl von Fahrten

In Abhängigkeit von der Siedlungsgröße soll eine Mindestzahl von Fahrten an einem schulfreien Werktag (d. h. an jedem Werktag, ohne Einschränkung „nur an Schultagen“) wie folgt angeboten werden:

Siedlungseinheit	Mindestangebot an schulfreien Werktagen
200 bis 500 Einwohner	2 bis 3 Fahrtenpaare
500 bis 1.000 Einwohner	4 Fahrtenpaare
1.000 bis 3.000 Einwohner	6 Fahrtenpaare
mehr als 3.000 Einwohner	9 Fahrtenpaare

Tabelle 2: Mindestanzahl von Fahrten in Abhängigkeit von der Siedlungsgröße

- **Takt**

Auf allen ÖPNV-Linien wird grundsätzlich ein vertaktetes Angebot (mindestens 60-Minuten-Takt) angestrebt. Für die verschiedenen Netzkategorien

ergeben sich somit während der Haupt- und Normalverkehrszeiten folgende Mindest-Takte:

Netzkategorie	Mindest-Taktzeiten
I	60-Minuten-Takt, Verstärker nach Bedarf
II	60-Minuten-Takt, Verstärker nach Bedarf
III	60-Minuten-Takt bei ausreichender Nachfrage, sonst bedarfsorientiert
IV	10-Minuten-Takt (Tram, Stadt- bahn) 20-Minuten-Takt (Bus)
V	20-Minuten-Takt im Oberzen- trum, sonst 60-Minuten-Takt

**Tabelle 3:** Mindest-Taktzeiten in Abhängigkeit von der Netzkategorie

In der Hauptverkehrszeit am Morgen (bis 8 Uhr) kann nachfrageabhängig von den Taktzeiten abgewichen werden, wenn der Fahrplan dadurch verdichtet wird oder sich die Fahrten am Bedarf, z. B. den Schulanfangszeiten, orientieren.

### 4.3 Nachfragestandards

Der ÖPNV hat einerseits im Sinne der Daseinsvorsorge eine angemessene Verkehrsanbindung der Bevölkerung zu gewährleisten. Andererseits sind die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund können Angebote mit „unzureichender Nachfrage“ dauerhaft nicht aufrecht erhalten werden. Im konkreten Einzelfall sind vertiefende Untersuchungen unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten notwendig, bevor ggf. Angebotsanpassungen vorgenommen werden.

Bei Buslinien soll von einer mittleren Mindestnachfrage im betrachteten Zeitraum von 5 Fahrgästen pro Fahrt ausgegangen werden. Wird dieser Wert unterschritten, ist im Sinne der Kostenoptimierung der Fahrplan bedarfsorientiert zu gestalten bzw. auf die unzureichend nachgefragten Fahrten zu verzichten. Dabei sind die betrieblichen Rahmenbedingungen (Umlaufgestaltung, Fahrzeug- und Personaleinsatz o. Ä.) zu berücksichtigen.

Als Ersatz für die Busbedienung sind ggf. alternative, flexible Bedienungsformen wie das Anruf-Linien-Taxi oder das Anrufsammeltaxi heranzuziehen, die auch bei

einer Auslastung von 1 bis 2 Fahrgästen pro Fahrt vergleichsweise „wirtschaftlich“ eingesetzt werden können.

Bei der Entscheidung, ob ein Schienenpersonennahverkehrsangebot eingerichtet wird, oder ob die Buskapazität als ausreichend anzusehen ist, sind vor allem verkehrliche und betriebswirtschaftliche Belange abzuwägen. Die hohe Sitzplatzkapazität von Schienenfahrzeugen gegenüber Standardlinienbussen und Gelenkbussen in Verbindung mit einer hohen Reisegeschwindigkeit und einer deutlich höheren Akzeptanz verleiht dem SPNV stets dort Vorteile, wo große Fahrgastströme zu befördern sind.

Sofern es sich nicht um Verlängerungen bzw. Ergänzungen bestehender Schienenstrecken handelt, ist wegen der hohen Streckeninvestitionen bei der Neukonzeption von einer Mindestnachfrage in der Größenordnung von 1.500 bis 2.000 Fahrgästen pro Tag für den neuen Streckenabschnitt auszugehen.

#### 4.4 Erschließungsstandards

Eine gute Erschließungsqualität gilt als gegeben, wenn die Einzugsbereiche der Haltestellen (Kreis um die Haltestelle mit Radius in Metern) mindestens 80 % der Siedlungsflächen abdecken und zwar für Siedlungsbereiche mit mehr als 200 Einwohnern und einer Bedienung an schulfreien Werktagen (montags bis freitags). Dabei sind die Haltestellen im Busbereich so zu platzieren, dass die erforderliche Fahrstrecke über vorfahrtberechtigte Straßen durchgeführt werden kann, da aus Gründen der Fahrdynamik und der Fahrzeit eine Durchfahrung von Rechts-vor-Links-Zonen in der Regel nicht möglich ist. Auch temporeduzierte Zonen können nur in Ausnahmefällen durchfahren werden.

Die Richtwerte für die Ausdehnung der Haltestellen-Einzugsbereiche für die einzelnen Verkehrssysteme ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

Verkehrssystem	Region	Oberzentrum
Regionalbahn	1.000 m	1.000 m
Stadtbahn/Tram	600 m (Mittelzentren)	400 m (Kernstadt)
	1.000 m (übrige Orte)	600 m (Außenbereich)
Bus	300 m (Baden-Baden)	300 m
	400 m (Mittelzentren)	
	600 m (übrige Orte)	

**Tabelle 4:** Einzugsbereiche von Haltestellen in Abhängigkeit vom Verkehrssystem (Richtwerte)

## 4.5 Verbindungsstandards

Die Verbindungsqualität wird über die Kriterien Reisezeit und Umsteigehäufigkeit bewertet.

- **Reisezeit**

Die Reisezeiten mit dem ÖPNV sollen von jedem Ort zum Oberzentrum Karlsruhe nicht mehr als 60 Minuten und zum zugehörigen Mittelzentrum nicht mehr als 45 Minuten betragen. Die Reisezeit setzt sich zusammen aus der Zugangs- und Wartezeit, der Fahrzeit einschließlich der Umsteigezeit, die mittels der elektronischen Fahrplanauskunft (EFA) für die einzelnen Relationen ermittelt wird, und der Abgangszeit. Für Zugangs-, Warte- und Abgangszeit werden generell insgesamt 10 Minuten berücksichtigt. Maßgebend ist die jeweils schnellste Verbindung in der Zeit zwischen 6 und 8 Uhr an schulfreien Werktagen. Dabei wurden die Werte des Nahverkehrsentwicklungsplans übernommen, die die Soll-Werte von 45 bzw. 60 Minuten erfüllen. Bei Überschreitungen der Soll-Werte wurde anhand des Fahrplans 2005 erneut geprüft und die Reisezeit wurde aktualisiert. Die Ergebnisse sind in der Anlage 1 im Anhang aufgeführt. Überschreitungen der Soll-Werte sind in Anlage 1 „fett“ markiert.

- **Umsteigehäufigkeit**

Die Zahl der Umsteigevorgänge ist ebenfalls ein Indiz für die Verbindungsqualität. Sie soll von jedem Ort zum Oberzentrum sowie zum zugehörigen Mittelzentrum nicht mehr als 1 betragen. Auch wichtige Ziele wie Bahnhöfe, Krankenhäuser, Schulen, große Arbeitgeber und bedeutende Freizeiteinrichtungen sollen mit maximal einmaligem Umsteigen erreicht werden. Die Zahl der Umsteigevorgänge ist ebenfalls Anlage 1 im Anhang zu entnehmen.

## 4.6 Standards für Haltestellen und Verknüpfungspunkte

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

Haltestellen sollen 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 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 werden die Haltestellen und Verknüpfungspunkte im KVV kategorisiert. Entsprechend den unterschiedlichen Verkehrssystemen werden die Ausstattungsmerkmale gemäß Anlage 5 differenziert. Bei Verknüpfungspunkten sind die Haltestellen als Gesamtsystem zu betrachten, das in der höchsten Kategorie auszustatten ist.

- Bei Stadtbahnhaltepunkten wird der KVV-Ausstattungsstandard zugrunde gelegt, der bei neuen Stadtbahnstrecken angewandt wird und bei den älteren Haltepunkten sukzessive im Rahmen von Modernisierungsmaßnahmen umgesetzt wird.
- Bei den Tram-Haltestellen findet hinsichtlich der Fahrgastinformationen der einheitliche Haltestellenstandard des KVV Anwendung. Die Gestaltung der Bahnsteig-Anlagen und der Möblierung erfolgt in Abstimmung mit der Stadt Karlsruhe.
- Für Bushaltestellen werden drei Kategorien gewählt. Neben der Ein- und Ausstiegshaltestelle, für die eine Grundausstattung 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.
- Zur Gewährleistung von dauerhaft attraktiven, sauberen und sicheren Haltestellen ist eine regelmäßige Betreuung der baulichen Anlagen und des Umfelds durch die Verkehrsunternehmen, durch die Gemeinden oder auch Dritte notwendig.

## Ausstattungsstandards von Haltestellen/Haltepunkten/Bahnhöfen

Die Haltestellenausstattung richtet sich nach dem jeweiligen Verkehrsmittel (Bus, Bahn), nach der Funktion der Haltestelle, nach dem Fahrgastaufkommen und nach der örtlichen Haltestellenlage.

### Verkehrsmittel / Haltestellentyp

	Eisenbahn/Stadtbahn(EBO) und Straßenbahn (BO Strab)			Bus		
	Minimal- ausstattung *	Basis- ausstattung **	Ergänzungs- ausstattung ***	Minimal- ausstattung *	Basis- ausstattung **	Ergänzungs- ausstattung ***
<b>Aufenthalt</b>						
Mülleimer, Ascher		+	+		+	+
Sitzgelegenheit						
Witterungsgeschützte Wartegelegenheit		+	+		E	+
Geschlossener Warteraum			E			
<b>Informationen</b>						
Haltestellenschild / -bezeichnung	+	+	+	+	+	+
Beschilderung der Haltestelle im Ort		E	+			E
Wegweisung zu Bahnsteigen, Ausgang etc.		E	+		E	
Statische Fahrzielanzeige		+	+		+	+
Dynamische Fahrzielanzeige		E	+		+	E
Lautsprecheransagen		E	+			
Uhr		E				
Fahrpläne an-/abfahrender Züge / Busse	+	+	+	+	+	+
ÖPNV - Liniennetzplan		+	+		+	+
Tarifinformationen	+	+	+	+	+	+
Umgebungsplan / Ortsplan		E	+		+	+
Informationen Veranstaltungen / Touristik		E	+			E
<b>Sicherheit</b>						
Beleuchtung	+	+	+		+	+
Notrufmöglichkeit		E	E			
Stufenfreie Eintrittsmöglichkeit		+	+			E
<b>Service</b>						
Telefon			E			
Briefkasten			E			
Toiletten (behindertengerecht)			E			
Wickelraum			E			
Gepäckschließfächer			E			
<b>Fahrscheinverkauf</b>						
Fahrscheinverkauf am Schalter			E			
Fahrscheinautomat		+	+			E
<b>Verknüpfung</b>						
Abstellanlage PKW (P+R)		E	+			
Fahrrad-Abstellanlage (B+R)		E	+			E
Abschließbare Fahrradboxen		E	+			E
<b>Versorgung</b>						
Getränkeautomat / Süßwaren			E			
Kiosk (evtl. mit Gaststätte)			E			
<b>Legende:</b>						
*	Mindestanforderung, z. T. auf gesetzlicher Basis					
**	Quasistandard für durchschnittliche Stationen / Haltestellen					
***	Erhöhter Standard an besonders frequentierten oder "wichtigen" Stationen / Haltestellen					
	+	in der Regel Standard				
	E	im Einzelfall zu prüfen				

Tabelle 5: Ausstattungsstandards von Haltestellen

Bezüglich des Schienennetzes strebt der KVV an, dass alle Haltepunkte behindertengerecht ausgebaut werden. Dabei ist als Zielzustand vorgesehen, im Stadtgebiet von Karlsruhe alle Bahnsteige auf 34 cm und in der Region auf 55 cm anzuheben, sodass die Niederflur-Straßenbahnen bzw. die mittelflurigen Zweisystem-Stadtbahnen jeweils einen niveaugleichen Einstieg ermöglichen. Haltepunkte für die Rhein-Neckar-S-Bahn und für lokbespannte Züge sind bzw. werden auf 76 cm Bahnsteighöhe ausgebaut, um auch hier das ebenerdige Betreten zu ermöglichen. Bei Haltepunkten, die von verschiedenen Systemen bedient werden, müssen gegebenenfalls Sonderlösungen gefunden werden.

Dies ist allerdings ein langfristiger Prozess, da die bauliche Ausgestaltung der Bahnsteige unmittelbar mit den auf den entsprechenden Linien eingesetzten Fahrzeugtypen korrespondiert.

Eine besondere Form der Haltepunkt-Ausstattung stellen Park-and-Ride- (P+R) sowie Bike-and-Ride-Plätze (B+R) dar. Auch bei gut aufeinander abgestimmten Fahrplänen zwischen den Schienenverkehrsangeboten (Regionalbahn, S-Bahn) und der für die Flächenerschließung und Feinverteilung vorgesehenen Buslinien gibt es einen nicht zu vernachlässigenden Anteil von Fahrgästen, der für einen Teil des gesamten Weges - in der Regel von der Wohnung zum nächsten Schienenhaltepunkt - das Fahrrad oder das Auto benutzt. Der KVV hat gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden frühzeitig diese Entwicklung beim Ausbau des Stadtbahnnetzes unterstützt und an neuen Schienenhaltepunkten - entsprechend den örtlichen Gegebenheiten - Fahrradabstellplätze und Parkplätze vorgesehen.

Für die Akzeptanz von B+R-Anlagen spielt die Sicherheit und zunehmend der Komfort eine große Rolle. Fahrradabstellanlagen sind daher bevorzugt zu überdachen und mit geeigneten Fahrradständern auszustatten. Je nach Bauart werden in der Regel mindestens 15 Fahrradplätze vorgesehen. Zur Erhöhung der Sicherheit sollen die Fahrradabstellhallen beleuchtet werden.

Als Ergänzung zu den offen zugänglichen Fahrradabstellhallen, die – bei allen Vorteilen - keinen absoluten Schutz gegen Diebstahl und vor allem gegen – beabsichtigte oder unbeabsichtigte - Beschädigungen der Fahrräder bieten, befürwortet der KVV auch die Errichtung abschließbarer Fahrradboxen. Diese Systeme, bei denen die Boxen entweder gegen ein Entgelt vermietet oder Schlüssel gegen einen Pfandbetrag vergeben werden, sind derzeit die sicherste Möglichkeit, ein Fahrrad abzustellen. Fahrradboxen sind vorzugsweise dort anzubieten, wo Arbeitspendler den Schienenhaltepunkt mit dem Fahrrad erreichen.

Bei der Anlage von P+R-Plätzen muss berücksichtigt werden, dass die Verknüpfungspunkte für Autofahrer gewissermaßen das Entrée zum ÖPNV darstellen. Ein übersichtlich gestalteter, klar abgegrenzter P+R-Platz mit entsprechender Beschilderung und kurzen Zugängen zu den Bahnsteigen ist daher ein wichtiges Kriterium für die Motivation eines Autofahrers, einen Teil seines Weges mit dem ÖPNV zurückzulegen.

Der P+R-Platz sollte ausreichend dimensioniert und in unmittelbarer Nähe des Schienenhaltepunktes angeordnet sein. Je nach Größe sollte eine ausreichende Anzahl von Parkplätzen für Behinderte ausgewiesen werden. Während für die Befestigung der Abstellflächen auch Rasengittersteine in Frage kommen, sind für die Fahrstraßen und die erforderlichen Fußwege feste, wasserundurchlässige Materialien vorzuziehen. Der KVV unterstützt darüberhinaus eine Vereinheitlichung der Beschilderung/Wegweisung für P+R sowie B+R Plätze.

#### 4.7 Standards für Fahrgastinformation

Jedes Verkehrsunternehmen präsentiert sich üblicherweise mit eigenem, unverwechselbarem Erscheinungsbild. Der Verkehrsverbund hat die Vielfalt der Darstellungsformen seiner Unternehmen ersetzt durch ein einheitliches Corporate-Identity-Konzept. Haltestellen, Fahrzeuge, Fahrkarten, Werbemittel u.a. des Verbundes sind nach einheitlichen Kriterien professionell gestaltet. Identitätsbildende Elemente wie das KVV - Emblem, die Hausfarben, die Schrifttypen und das Layout wurden entwickelt. Diese sind nicht nur ansprechend und schön, sondern vor allem schnell identifizierbar, einfach, einprägsam, international verständlich und praktikabel.

Fahrgastinformationen werden benötigt an den Haltestellen und in den Fahrzeugen. Darüber hinaus wird der Kunde unmittelbar über Druckerzeugnisse oder die neuen Medien angesprochen.

Zur Mindestausstattung einer Haltestelle mit Fahrgastinformationen zählen das Haltestellenschild sowie ein Fahrplan mit der Nummer und dem Endziel der Linie. Dieser Standard soll bei allen Bushaltestellen in der Fläche vorhanden sein. An Haltestellen mit höherwertigen Funktionen sind weitere Informationen notwendig. An Verknüpfungspunkten erleichtern Liniennetzpläne die Orientierung. Zu den Fahrkartenautomaten gehören Tarifbeschreibungen, Wabenpläne sowie Bedienungsanleitungen. Stadt- und Regiopläne sowie Umgebungspläne der Haltestelle erleichtern die Orientierung vor allem ortsfremder Fahrgäste. Zur idealen Ausstattung von bedeutenden Haltepunkten zählen ferner optische Anzeigen bzw. akustische Ansagen, die über Ist-Fahrpläne und Anschlussmöglichkeiten informieren.

An jedem Fahrzeug muss von außen die Linien-Nummer und das Endziel erkennbar sein. Innerhalb des Fahrzeugs ist eine Haltestellen-Ansage und/oder -Anzeige erwünscht. Hilfreiche Ergänzungen sind Liniennetzpläne und Perlenketten mit Angabe der einzelnen Haltestellen auf der Linie. Zusatzinformationen wie günstige Umsteigestellen, Anschlussmöglichkeiten und Alternativempfehlungen im Falle von Störungen ergänzen die ideale Fahrzeugausstattung (vgl. 4.8 Standards für Fahrzeuge).

Damit sich die Kunden bereits vor Fahrtantritt einen Überblick über Fahrplan und Tarif verschaffen können, sind geeignete und verständliche Informationen erforderlich. Dabei sind neben den herkömmlichen Druckerzeugnissen auch die neuen Medien sowie persönliche bzw. telefonische Auskunftsmöglichkeiten zu beachten.

#### 4.8 Standards für Fahrzeuge

Grundlage für die Festlegung der Ausstattung bei Fahrzeugen des ÖPNV sind insbesondere die Richtlinien des Landes für die Vergabe von Fördermitteln nach GVFG für Fahrzeuge. Für Linien und Gebiete, in denen verstärkt mit Mobilitätsbehinderten oder Eltern mit Kinderwagen zu rechnen ist, ist unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten bei den eingesetzten Fahrzeugen verstärkt auf die Belange dieser Nutzergruppen zu achten. Dies geschieht z.B. durch den Einsatz von Niederflurfahrzeugen, die Rollstuhlkennzeichnung im Fahrplan, die Ausstattung der Fahrzeuge mit Einstiegshilfen und Mehrzweckflächen sowie Haltegriffen im Fahrzeug. Diese Anforderungen sollen bei den Linien im Bereich des Oberzentrums und der Mittelzentren sowie generell auf dem ÖPNV-Grundnetz eingehalten werden. Die Qualitätsanforderungen für die im KVV-Gebiet eingesetzten Busse und Schienenfahrzeuge (Straßen- und Stadtbahnen) sind in den Anlagen 2 und 3 aufgeführt.

#### 4.9 Anforderungen durch das Behindertengleichstellungsgesetz

Für viele behinderte Menschen, die über kein eigenes Kraftfahrzeug verfügen, ist die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine wichtige Voraussetzung, um am öffentlichen Leben teilhaben zu können. Das Behindertengleichstellungsgesetz vom Mai 2002 (BGG) hat diesen Anforderungen Rechnung getragen, indem es Aussagen zum ÖPNV, zum Schienenverkehr und zum Luftverkehr trifft.

Ein Schwerpunkt dieses Gesetzes sind Regelungen, die den öffentlichen Personennahverkehr (PBefG, GVFG, BOStrab, EBO) direkt betreffen. Das wichtigste Ziel ist die Schaffung weitgehender Barrierefreiheit für behinderte Menschen. Detaillierte technische Bestimmungen enthält das Gesetz nicht. Der Begriff der Barrierefreiheit wird in Artikel 1 § 4 BGG sehr weit gefasst: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Von zentraler Bedeutung für den ÖPNV ist Artikel 1 § 8 Abs. 2 BGG, in dem es heißt, dass öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr *nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes* barrierefrei zu gestalten sind. Durch diese Formulierung wird klargestellt, dass hinsichtlich der Höhe der Anforderungen an die Barrierefreiheit der je-

weilige Wortlaut in den (geänderten) Rechtsvorschriften des Bundes (GVFG, PBefG, EBO und BOStrab) maßgeblich ist.

Im Sinne einer insgesamt möglichst weitreichenden Barrierefreiheit ist der ÖPNV als Gesamtsystem zu betrachten. Die einzelnen Teile des Gesamtsystems wie Fahrzeuge, Haltestellen und Zugang zu den Haltestellen müssen dabei wiederum den Ansprüchen der Barrierefreiheit genügen. Nur so kann das in Artikel 1 §1 BGG formulierte Gesetzesziel der gleichberechtigten Teilhabe von behinderten Menschen am Leben in der Gesellschaft sichergestellt werden. In den Standards für Haltestellen, Verknüpfungspunkte und Fahrzeuge ( Kapitel 4 Anforderungsprofil; Anlagen 2, 3 und 5) sind die Elemente enthalten, die realistischerweise den Bedingungen der möglichst weitgehenden Barrierefreiheit Rechnung tragen.

Der behindertengerechte Ausbau von Bahnhaltepunkten beinhaltet neben der Anpassung der Bahnsteighöhen an die Einstiegshöhen der Fahrzeuge auch den rollstuhlgeeigneten Zugang zu den Haltestellen und die Anlage von Blindenleittreppen. Diese Maßnahmen werden an allen neuen Haltepunkten grundsätzlich sowie an den bestehenden Haltepunkten im Rahmen von Modernisierungsvorhaben sukzessive umgesetzt. Alle Haltepunkte sollten für Rollstuhlfahrer und Eltern mit Kinderwagen stufenfrei über Rampen erreichbar sein. An stärker frequentierten Haltestellen, an denen eine ausreichende soziale Kontrolle gewährleistet ist, kann auch der Einbau von Aufzügen in Frage kommen.

Mobilitätseingeschränkte Personen können den ÖPNV dann am besten benutzen, wenn moderne Niederflurfahrzeuge zur Verfügung stehen. Die naheliegende Forderung, den Fahrzeugpark mittelfristig vollständig mit Niederflurfahrzeugen zu bestücken, ist aber letztlich zu allgemein gehalten, da für den Fahrzeugeinsatz jeweils der Einsatzort und der Einsatzzweck berücksichtigt werden müssen. Im Bereich der Stadtbusverkehre konnte der Einsatz von Niederflurfahrzeugen bereits weitgehend umgesetzt werden (z.B. bei VBK 95 %, BBL 95 %).

Im Regionalbusverkehr ist allerdings der Einsatz von Niederflurfahrzeugen nicht immer sinnvoll und im nördlichen Schwarzwald teilweise auf Grund der Topographie und der Straßenverhältnisse auch nicht anzustreben. Moderne Low-Entry-Busse sind hier eine sehr gute Alternative, zumal sie die systembedingten Nachteile von Niederflurfahrzeugen wie geringere Sitzplatzkapazität, geringerer Fahrkomfort und höheres Motorgeräusch nicht aufweisen. Ziel des KVV ist es aber, den Einsatz von Reisebussen im Linienverkehr vollständig zurückzuführen und solche Busse nur noch als Ausfallreserve zu akzeptieren.

#### 4.10 Bewertung

Bereits im Nahverkehrsplan 1998 und im Nahverkehrsentwicklungsplan 2003 konnte festgehalten werden, dass der ÖPNV im baden-württembergischen Teil des KVV gut ausgebaut ist. Das „Karlsruher Modell“ ist charakterisiert durch die enge Verzahnung der Region mit dem Oberzentrum Karlsruhe. Die Stadtbahn, die sowohl

das Eisenbahnnetz mit 15.000 V Wechselstrom als auch das Straßenbahnnetz mit 750 V Gleichstrom nutzt, hat zu einem angebotsorientierten Nahverkehrssystem geführt, in dem Busse und Bahnen sehr gut aufeinander abgestimmt sind.

Das Anforderungsprofil des KVV (Kapitel 4.2 – 4.8) wird in allen Teilräumen weitestgehend erfüllt, die Standards für Bedienung, Nachfrage, Erschließung und Verbindung werden in den Städten und nahezu allen Gemeinden weit über die Mindestanforderungen hinaus erfüllt.

Daraus ergibt sich, dass

- das Liniennetz in seiner Grundstruktur gut ausgebaut ist. Örtliche Anpassungen können erforderlich werden, wenn signifikante Änderungen der Verkehrs-, Siedlungs-, Bildungs- und Arbeitsplatzstruktur die Nachfrage verändern.
- Verbindungs-, Bedienungs-, Nachfrage- und Erschließungsstandards unverändert beibehalten werden.

## 5 Angebotskonzeption

Für ihr Gebiet legen die Aufgabenträger im KVV das Nahverkehrsangebot in enger Absprache mit dem Verbund jeweils fest. Daraus können sich durchaus Unterschiede im Angebotsniveau ergeben, wobei allerdings die im Nahverkehrsentwicklungsplan festgelegten und für diesen Nahverkehrsplan verbindlich übernommenen Mindeststandards bei allen Aufgabenträgern eingehalten werden.

Mit der Angebotskonzeption wird der Rahmen festgelegt, innerhalb dem in den nächsten Jahren über Schienen- und Busplanungen entschieden wird. Da es aber nicht möglich ist, exakt den Bedarf für mehrere Jahre vorzuschätzen, werden hier nur die größeren Projekte aufgeführt.

Kleinere Maßnahmen bleiben dabei aber immer möglich, auch wenn sie sich im Einzelfall nicht aus dem Nahverkehrsplan ableiten lassen.

Für das Gesamtgebiet des KVV sind in den nächsten Jahren in folgenden Bereichen noch Verbesserungen anzustreben:

- Die **Fahrgastinformation** insbesondere **auf den regionalen Buslinien** ist noch unbefriedigend. Ein Liniennetzplan des Bereichs, in dem der Bus vorwiegend eingesetzt wird, sollte als Mindestanforderung aufgenommen werden. Darüber hinaus ist eine (automatische) Haltestellenansage im Bus anzustreben.
- Die Verbesserung der **Fahrgastinformation auf den Schienenstrecken** im KVV ist konsequent fortzusetzen. Hierzu gehört insbesondere der Ausbau der akustischen und optischen Informationsanlagen an den Stationen und in den Fahrzeugen. Zur Sicherstellung der notwendigen Echtzeitinformation sind die technischen Voraussetzungen durch Kopplung entsprechender Reisendeninformationssysteme an die rechnergestützten Leitsysteme der Schieneninfrastruktur- und Verkehrsunternehmen zu schaffen.
- Die **Kommunikation zwischen Bus und Schienenfahrzeug** ist verbesserungsbedürftig. Gegenwärtig haben zwar die Busunternehmen interne Funknetze, doch ist die Kommunikation weder zwischen den Unternehmen, noch zwischen der Zuleitung und dem Bus möglich. Mittelfristig sollte eine einheitliche Lösung für alle Unternehmen angestrebt werden.
- Die Stadtbahnfahrzeuge im Gleichstrombereich (Linien S1/11, S 2) und auch die ersten Zwei-System-Fahrzeuge wurden als Hochflurfahrzeuge gebaut. Um die Fahrzeugflotten zu vereinheitlichen und auch den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes sowie dem eigenen Anspruch nach fahrgastgerechtem höhengleichen „Betreten“ zu entsprechen, soll innerhalb der Geltungsdauer dieses Nahverkehrsplans ein **Fahrzeugeterneuerungsprogramm** aufgelegt werden.
- Mittel- bis langfristig werden im Straßenbahnnetz nur noch Niederflurfahrzeuge mit 34 cm Einstiegshöhe und im Stadtbahnnetz Mittelflurfahrzeuge mit 55 cm Einstiegshöhe eingesetzt werden. Die Rhein-Neckar-S-Bahn setzt

Fahrzeuge mit 76 cm Einstiegshöhe ein. Da die Bahnsteige noch nicht im Gesamtnetz auf diese Einstiegshöhen ausgelegt sind, bleibt es eine allgemeine Aufgabe, die **Bahnsteighöhe** –soweit möglich und vertretbar- baulich an die jeweilige Fahrzeughöhe anzupassen und den barrierefreien Zugang zum SPNV zu ermöglichen. Hierzu gehören in Einzelfällen auch bauliche Änderungen der Bahnsteigzugänge.

- Zur Optimierung der Betriebsabläufe und zur Erhöhung der Fahrplanstabilität sowie zur langfristig besseren Verknüpfung von Bus und Bahn soll die Modernisierung und der weitere **Ausbau des rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL)** auch in der Region betrieben werden.
- **B+R sowie P+R Anlagen** sind für viele Fahrgäste bei großer Entfernung des Wohnstandortes vom nächsten Schienenhaltepunkt unverzichtbar. Das Konzept der ÖPNV-orientierten dezentralen Anlage von P+R-Plätzen und von Fahrradabstellmöglichkeiten auch an kleinen Bahnhaltepunkten hat sich im KVV bei allen Aufgabenträgern bewährt und soll beibehalten werden. Die Neuanlage von kleineren Pkw- und Fahrradabstellplätzen an bisher nicht berücksichtigten Haltepunkten sowie die Modernisierung und eventuell ein bedarfsgerechter Ausbau von vorhandenen Anlagen werden untersucht.
- Die Weiterentwicklung des **Verbundtarifs** bleibt eine wichtige Aufgabe. Durch den Ausbau des Stadtbahnnetzes weit über die Verbundgrenzen hinaus sind mit den angrenzenden Verbänden verschiedene Lösungen für ein- und ausbrechende Verkehre umgesetzt worden. Ziel ist eine Harmonisierung dieser Übergangsregelungen. Dabei ist auch auf einheitliche Finanzierungsgrundsätze durch die Gesellschafter zu achten. Innerhalb des Verbundgebietes muss geprüft werden, ob die Zuordnung zu den Tarifwaben optimiert werden kann, ohne die Ertragskraft des Verbundtarifs zu gefährden.
- Durch den deutlichen Ausbau des Verkehrsangebotes und vor allem durch die Erweiterung des Stadtbahnliniennetzes über das Verbundgebiet hinaus stößt das gegenwärtige **Vertriebssystem** mit den KVV-Kundenzentren und Verkaufsstellen, den stationären Verkaufsautomaten und dem Verkauf durch das Fahrpersonal in einigen Bereichen an Grenzen. Vor allem der Verkauf von Fahrscheinen durch das Fahrpersonal bereitet Probleme, weil insbesondere bei Fahrtwünschen über die Verbundgrenzen die einzelnen Tarifbestimmungen nicht einfach zu erschließen sind und durch den Verkaufsvorgang wertvolle (Fahr-) Zeit verloren geht. Das System der stationären Automaten an den Schienenstrecken wurde bereits durch mobile Automaten in den Tram- und Stadtbahnfahrzeugen ergänzt. Zusätzlich sollte darauf hingewirkt werden, dass auch alle Busse entweder mit Automaten oder mit elektronischen Fahrscheindruckern ausgerüstet werden.
- Im Rahmen der Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes sind bereits in den letzten Jahren erhebliche Verkehrsverbesserungen durchgeführt worden. Hierfür werden entsprechende finanzielle Ausgleichsleistungen durch die Aufgabenträger zur Verfügung gestellt. Aufgrund der finanziellen Rahmenbedingun-

gen wird innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplanes der **Evaluierung bestehender Linien und Linienbündel** (Schiene, Bus und ALT/AST) eine verstärkte Bedeutung beigemessen. Dazu zählt auch die zu aktualisierende Einnahmeaufteilung auf der Basis der Linienbündel gemäß Kapitel 6. Die flächenhafte Überprüfung des ÖPNV-Systems muss hierbei sowohl unter finanziellen (Nutzen-Kosten-Relation) als auch unter planerischen bzw. konzeptionellen Gesichtspunkten (Wirkung im Gesamtnetz, mögliche Synergieeffekte, Verknüpfungsfunktion) erfolgen. In Bereichen, in denen durch die entsprechende Evaluierung ungünstige Ergebnisse nachgewiesen werden, müssen auch Leistungseinschränkungen geprüft und gegebenenfalls umgesetzt werden. Ebenso ist bei positiven Ergebnissen und einer hohen Nachfrage auf eine Angebotsausweitung hinzuwirken. Anhand regelmäßiger Fahrgastzählungen (Ein- und Aussteigerzählungen) entscheiden die Aufgabenträger in enger Abstimmung mit dem KVV über Auswirkungen auf das linienbezogene Fahrplanangebot.

## 5.1 Landkreis Karlsruhe

Ein Großteil der im Nahverkehrsplan (NVP) von 1998 vorgesehenen Nahverkehrsprojekte im Landkreis Karlsruhe ist bereits realisiert worden, zuletzt die Verlängerung der Stadtbahn S2 von Stutensee-Blankenloch über Stutensee-Friedrichstal nach Stutensee-Spöck im Jahr 2006.

Folgende, bereits geplante beziehungsweise in Ausführung befindlichen Infrastrukturmaßnahmen sollen unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit umgesetzt werden:

- 2. Stufe S-Bahn RheinNeckar, Germersheim – Graben-Neudorf – Bruchsal:

Im NVP von 1998 sowie im NVEP von 2003 wurde bereits das Ziel verfolgt, auf dem Streckenabschnitt Germersheim – Bruchsal einen Stadtbahnbetrieb mit Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte zu realisieren. Mittlerweile wurde das Projekt in die zweite Stufe der S-Bahn RheinNeckar aufgenommen. Enthalten sind die Elektrifizierung und der Bau neuer Haltepunkte in Bruchsal (Sportzentrum und Am Mantel). Außerdem sollen die bestehenden Haltepunkte (Karlsdorf, Graben-Neudorf Nord und Bahnhof, Huttenheim, Rheinsheim, Philippsburg) auf den S-Bahn-Standard (76 cm über Schienenoberkante, 140 m Nutzlänge) für einen barrierefreien Zutritt zur S-Bahn ausgebaut werden. Vorgesehen ist ein Mischbetrieb S-Bahn RheinNeckar und Stadtbahn.

Umfeldmaßnahmen (P+R-Anlagen, B+R-Anlagen etc.) sind durch die Kommunen als eigenständige Maßnahmen zu planen und ggf. über das LandesGVFG zu finanzieren.

Ferner werden für den Betrieb zusätzliche S-Bahn sowie Stadtbahnfahrzeuge einschließlich anteiliger Fahrzeugreserve benötigt.

Nach Abschluss einer Planungs- sowie einer Bau- und Finanzierungsvereinbarung soll das Projekt zum Fahrplanwechsel Dezember 2009 realisiert werden.

- 2. Stufe S-Bahn RheinNeckar, Mannheim – Schwetzingen – Karlsruhe (Ausbau der Haltepunkte für den Regelbetrieb):

Bereits seit dem Fahrplanwechsel 2004 wird auf der Strecke Mannheim – Schwetzingen – Karlsruhe ein S-Bahn-Vorlaufbetrieb mit ET 425 – Fahrzeugen durchgeführt. Diese Fahrzeuge verfügen als Sonderausstattung über Trittstufen, um den Niveauunterschied zwischen den derzeit niedrigen Bahnsteigen und dem S-Bahn- Niveau (76 cm über Schienenoberkante) auszugleichen. Voraussichtlich ab 2010 ist der Regelbetrieb im Rahmen der Zweiten Stufe der S-Bahn RheinNeckar vorgesehen. Der Betrieb mit Fahrzeugen ohne Trittstufen sieht daher einen Ausbau aller bestehenden Haltepunkte auf die Bahnsteighöhe von 76 cm vor, die einen barrierefreien Zugang zu den Fahrzeugen ermöglicht und damit auch die Zeit für den Fahrgastwechsel minimiert.

Das Land als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) beabsichtigt jedoch, die derzeit auf dieser Strecke eingesetzten Fahrzeuge ab dem Fahrplanwechsel 2009/2010 im dann ausgebauten Elsenz- Schwarzbachtal einzusetzen. Der Landkreis Karlsruhe erwartet hierbei, dass die neu ausgebauten Haltepunkte mit adäquaten Fahrzeugen angefahren werden.

Bereits im NVP von 1998 war ein zusätzlicher Haltepunkt Graben-Neudorf-Süd erwähnt. Wegen der engen Fahrplanvorgaben des Fernverkehrs konnten aber weder der geforderte zusätzliche Haltepunkt noch eine Taktverdichtung im Nahverkehr durchgesetzt werden. Das Thema wurde im NVEP von 2003 wieder aufgegriffen. Vorgesehen war der Bau von zwei zusätzlichen Haltepunkten „Neudorf Nord“ und „Graben Süd“, um die bestehenden und vor allem die geplanten Wohnbaugebiete besser an die Schiene anzuschließen. Eine Realisierung hängt entscheidend von Beschleunigungsmaßnahmen im Nahverkehr ab, um die Fahrzeitverlängerung durch einen zusätzlichen Halt zu kompensieren. Mit der Einführung eines Vorlaufbetriebs für die S-Bahn RheinNeckar Mannheim – Schwetzingen – Karlsruhe wurde der Nachweis erbracht, dass die Verkürzung der Fahrzeit für einen zusätzlichen Halt ausreicht (nicht jedoch für zwei Halte!).

Die Kosten-Nutzen-Untersuchung ergab einen positiven Quotienten von 1,91. Im Rahmen der Ertüchtigung der Strecke für den S-Bahn-Betrieb sollen die bestehenden Haltepunkte (Blankenloch, Friedrichstal, Graben-Neudorf Bahnhof, Wiesental und Waghäusel) auf den S-Bahn-Standard (76 cm über Schienenoberkante, 140 m Nutzlänge) für einen barrierefreien Zutritt zur S-Bahn ausgebaut werden. Zusätzlich soll der Haltepunkt Graben-Neudorf Süd neu errichtet werden.

Umfeldmaßnahmen (P+R-Anlagen, B+R-Anlagen etc.) sind durch die Kommunen als eigenständige Maßnahmen zu planen und ggf. über das LandesGVFG zu finanzieren.

- Abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau der Strecke Reichenbach - Langensteinbach incl. Neubau des Haltepunkts Schießhüttenäcker:

Diese Maßnahme war bereits im NVP von 1998 enthalten. Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Erhöhung der Fahrplanstabilität soll die Strecke Busenbach - Ittersbach abschnittsweise zweigleisig ausgebaut werden. In diese Maßnahme ist der Neubau des geplanten Haltepunktes Schießhüttenäcker zur Erschließung des Wohn- und Gewerbegebietes integriert.

Für diese Maßnahme wurde das Planfeststellungsverfahren im Jahr 2005 eingeleitet, mit einem Planfeststellungsbeschluss ist 2007 zu rechnen. Auch für dieses Vorhaben ist eine zeitnahe Zuweisung von GVFG-Mitteln für den Streckenbau unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen nicht zu erwarten. Eine Beteiligung des Landkreises an einer evtl. Zwischenfinanzierung scheidet hier ebenfalls aus. Angesichts der derzeitigen Finanzsituation sollte erst nach Planfeststellungsbeschluss und den aktualisierten Gesamtkosten über den weiteren Zeitplan der Maßnahme verhandelt werden.

- Verlängerung der Stadtbahnstrecke S11 in Ittersbach

Die Strecke soll in Ittersbach von der Wendeschleife bis zur Schule Ittersbach verlängert werden. Die Verlängerung ist auch eine Voraussetzung für die Bahnsteigerhöhung am Haltepunkt Rathaus und somit für einen behindertengerechten Ausbau.

- Zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Stadtbahn wird das Projekt „Stadtbahngerechter Ausbau des Haltepunktes Malsch und Neubau des Haltepunktes Malsch Süd“ unter der Voraussetzung der Finanzierbarkeit im Rahmen der Laufzeit des Nahverkehrsplanes 2006 weiter verfolgt.

Der Ausbau des bestehenden Haltepunktes und der Neubau des Haltepunktes Malsch-Süd sind Bestandteile des Gesamtprojektes „Murgtalbahn“ von Karlsruhe bis Freudenstadt.

Für diesen 3. Bauabschnitt der Murgtalbahn „Rastatt – Muggensturm – Ettlingen – Karlsruhe“ wird eine zeitnahe Zuweisung von GVFG-Mitteln für Strecke und Fahrzeuge angestrebt. An dem Ziel, einen zusätzlichen stadtbahngerechten Haltepunkt Malsch-Süd zu realisieren, wird festgehalten.

- Zur Verbesserung der Betriebsabläufe und zur Verbesserung der Zugangssituation zu den Haltepunkten soll die Kraichgaubahn zwischen Bahnhof Bretten und Wannenberg zweigleisig ausgebaut werden. Die Planungen sind angelaufen. Das Projekt kann nach Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel realisiert werden.

Langfristig soll außerdem die Verlängerung der Stadtbahn von Stutensee-Spöck über Karlsdorf-Neuthard, Bruchsal, Forst und Hambrücken nach Waghäusel ange-

strebt werden. Eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2003 setzt jedoch für einen positiven Nutzen – Kosten - Quotienten eine Trassenführung durch die Bruchsaler Innenstadt voraus. Hierzu wurde im Mai 2005 eine technische Vorplanung für Trassenvarianten der Innentstadtdurchführung in Auftrag gegeben. Die im Herbst 2005 durchgeführten Verkehrsuntersuchungen fließen bei den Planungen mit ein. Der Abschluss der Vorplanung ist bis 2007 vorgesehen.

Die Bedienungsqualität für die Linien in der Finanzverantwortung des Landkreises (Kategorie I – III) ist in der Regel nachfragegerecht, angemessen und ausgewogen. Die Anrufsammeltaxiangebote in Bruchsal, Waghäusel, Vorderer Kraichgau und Karlsbad wurden bei Anerkennung des KVV-Tarifs in die Finanzverantwortung des Landkreises einbezogen.

Mit Ausnahme der aufgrund der o.a. Maßnahmen sich ergebenden Verbesserungen des Bedienungsangebotes wird unter den gegenwärtigen finanziellen Rahmenbedingungen keine Ausweitung des Fahrplanangebotes angestrebt.

Das erreichte finanzielle Engagement bei der Finanzierung des ÖPNV-Angebotes soll nach Möglichkeit beibehalten werden.

Unverändert ist die Forderung des Landkreises nach einer aktuellen Einnahmeaufteilung. Hierzu sind in regelmäßigen Abständen Vollerhebungen der Fahrgastzahlen durchzuführen, die als Bemessungsgrundlage für eine Anpassung der Einnahmeaufteilung verwendet werden sollen.

## 5.2 Stadt Karlsruhe

Der ÖPNV in Karlsruhe basiert auf den drei Säulen Tram, Bus und Stadtbahn. Dabei sind alle drei Verkehrsarten in einer sich gegenseitig stützenden und ergänzenden integrierten Nahverkehrskonzeption zusammengefasst.

Während die Tram die großen innerstädtischen ÖPNV-Verkehrsbeziehungen zwischen den Stadtteilen abdeckt, ergänzen die Teilnetze des Bussystems die Verbindung der Stadtteile, die nicht an das Schienennetz angeschlossen sind (Höhenstadtteile) mit dem Tram- und Stadtbahnnetz (Zubringerfunktion) und übernehmen darüber hinaus wichtige Aufgaben der 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.

Da alle drei Teilbereiche verkehrlich aufeinander abgestimmt sind, soll an dem Ziel der integrierten Leistungserbringung festgehalten werden.

Die Stadt Karlsruhe als Aufgabenträger plant, den Nahverkehr in der Stadt auch zukünftig mit dem eigenen Verkehrsunternehmen VBK zu erbringen (Inhousever-

gabe). Soweit dies möglich ist, soll in Absprache mit den anderen Aufgabenträgern der über die Stadtgrenzen hinausgehende Stadtbahnverkehr einbezogen bleiben.

Folgende Projekte zur weiteren Verbesserung der ÖPNV-Anbindung sind im Rahmen der Laufzeit des Nahverkehrsplanes 2006 unter der Voraussetzung der Finanzierbarkeit anzustreben (die Aufzählung stellt keine Reihung/Gewichtung dar!):

- Erschließung der Pulverhausstraße und der Europahalle mit einer zusätzlichen Tram-Strecke. Die Realisierung des Projekts ist als langfristig einzustufen, die Vorplanungen haben begonnen.
- Führung einer Tram-Strecke (Linie 5) durch die Kriegsstraße-Ost zur Tullastraße. Der Baubeginn ist innerhalb der nächsten fünf Jahre vorgesehen.
- Gleismittenerweiterung in der Baumeisterstraße, eine der letzten Strecken mit Begegnungsverbot für die 2,65 m breiten Fahrzeuge, die künftig in das Betriebskonzept der umgestalteten Linie 5 einbezogen werden soll.
- Gleismittenerweiterung in Rintheim einschließlich der Neuanlage der Haltestelle Dunant-Straße und - in einer späteren Stufe - Verlängerung der Linie 5 durch den Hirtenweg bis zur Haid- und Neu- Straße. Die Gleismittenerweiterung ist zwingend erforderlich, um mittelfristig Niederflurfahrzeuge auf der Linie einsetzen zu können und soll innerhalb der nächsten fünf Jahre abgeschlossen sein.
- Verlängerung der Tram-Linie 2 in die Sudetenstraße zur Erschließung des ehemaligen Konversionsgeländes in Knielingen – Nord. Ein Baubeginn innerhalb der nächsten fünf Jahre wird angestrebt.
- Verlängerung der 2006 eröffneten Nordstadtbahn Richtung Kirchfeld. Dieses Projekt soll zunächst planerisch in den nächsten Jahren vorangetrieben werden.
- Im Rahmen der im Nahverkehrsplan des Landkreises Germersheim beinhaltenen Planung der Elektrifizierung der Strecke Wörth – Germersheim und dem Stadtbahnbetrieb auf dieser Strecke werden die Betriebskonzepte der S 5 angepasst. Mit der Führung einiger Stadtbahnen über die DB-Strecke wird der stadtbahngerechte Ausbau der Haltepunkte Karlsruhe-West, Mühlburg und Knielingen angestrebt.
- Da der Betriebshof Ost über keine Möglichkeiten verfügt, Niederflurfahrzeuge und 2-System-Stadtbahnwagen zu warten und in ausreichender Zahl abzustellen, sind mit dem Ausbau des Stadtbahnnetzes und der stark gestiegenen Anzahl von Niederflurfahrzeugen auch die unumgänglichen Leerfahrten angestiegen. Eine betrieblich vernünftige Lösung wird mit dem Bau des

neuen Betriebshofes in der Gerwigstraße geschaffen, der im September 2006 begonnen wurde.

- Die betrieblich äußerst ungünstige Situation durch den eingleisigen Streckenabschnitt der S 5 in Grötzingen soll mit dem zweigleisigen Ausbau der Engpass im Bahnhof Grötzingen beseitigt werden. Der Baubeginn ist für das Jahr 2008 vorgesehen.
- Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und zur langfristigen Absicherung einer attraktiven Innenstadt hat der Gemeinderat beschlossen, die Kaiserstraße zu einer reinen Fußgängerzone umzugestalten und gleichzeitig die Innenstadterweiterung nach Süden unter Einschluss der Umgestaltung der Kriegsstraße voranzutreiben. Voraussetzung dafür ist der Ausbau der Leistungsfähigkeit des ÖPNV anhand der vom Gemeinderat beauftragten Planung der Kombi-Lösung. Diese für die Zukunft des Karlsruher Modells entscheidende Weichenstellung beinhaltet den Bau eines Ost-West-Straßenbahntunnels vom Durlacher Tor zum Mühlburger Tor mit einem unterirdischen Südabzweig vom Marktplatz bis zur Augartenstraße. Ergänzt wird die Kombi-Lösung durch eine oberirdische Straßenbahnstrecke durch die Kriegsstraße und durch einen Straßentunnel zwischen dem Karlstor und dem Mendelssohnplatz. Die Planung des Projekts ist bereits weit fortgeschritten. Das Planfeststellungsverfahren soll im Jahr 2006 abgeschlossen werden.
- Zur weiteren Beschleunigung des ÖPNV und zur Erhöhung der Fahrplanstabilität soll die bereits bestehende Bevorrechtigung an Signalanlagen für Bus und Bahn zumindest sichergestellt und wo möglich und vertretbar ausgebaut werden.
- Ein wichtiger Erfolgsgarant für die Akzeptanz des ÖPNV ist neben einer attraktiven Angebotskonzeption die Sicherheit und Sauberkeit in den Bussen und Bahnen. Vor dem Hintergrund zunehmender Vandalismusschäden wird diesem Thema in den nächsten Jahren eine erhöhte Aufmerksamkeit gewidmet werden, um durch geeignete Maßnahmen steuernd eingreifen zu können.

### 5.3 Landkreis Rastatt

Mit der Verlängerung der Stadtbahn S4 über Sinzheim und Bühl bis Achern zum Fahrplanwechsel 2004/2005 hat das Stadtbahnnetz im Landkreis Rastatt seinen vorläufigen Abschluss gefunden.

Der stadtbahngerechte Ausbau des bestehenden Haltepunktes Muggensturm und der Neubau des Haltepunktes Muggenstrum-Nord sind Bestandteil des Gesamtprojektes „Murgtalbahn“ von Karlsruhe bis Freudenstadt.

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Stadtbahn wird das Projekt „stadtbahngerechter Ausbau“ des Haltepunktes Muggensturm und Neubau des Haltepunktes Muggensturm Nord unter der Voraussetzung zur Verfügung stehender GVFG-Mittel im Rahmen der Laufzeit des Nahverkehrsplans 2006 weiter verfolgt. Da für den gesamten 3. Bauabschnitt der Murgtalbahn „Rastatt – Muggensturm – Ettlingen – Karlsruhe“ eine zeitnahe Zuweisung von GVFG-Mitteln für Strecke und Fahrzeuge unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen allerdings nicht zu erwarten ist, sollte versucht werden, die Durchführung der Haltepunktmaßnahmen im Vorfeld der Gesamtmaßnahme durchzuführen. Dies auch insbesondere deshalb, da für den stadtbahngerechten Ausbau des bestehenden Haltepunktes eine zeitlich parallele Realisierung zur EKG-Maßnahme „Unterführung der K3737“ aus planerischer Sicht sinnvoll ist. Im Haushalt der Gemeinde sind die notwendigen Kofinanzierungsmittel gesichert.

Einen wesentlichen betrieblichen Engpass stellt die Infrastruktur im Bahnhof Rastatt dar. Die Querung der Linie S41 im Bahnhof Rastatt sorgt auf der stark befahrenen Rheintalbahn für erhebliche Fahrstraßenausschlusszeiten. Dies führt in der Praxis zu deutlichen Verzögerungen im Betrieb der Stadtbahn, da die durchfahrenden Züge in Rastatt aus betrieblichen Gründen Vorrang haben. Ziel muss es sein, die Leistungsfähigkeit im Knoten Rastatt durch einen entsprechenden Ausbau der Infrastruktur zu erhöhen. Dazu kommen signaltechnische und spurplantechnische Maßnahmen in Betracht. Sämtliche Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Zuständigkeitsbereich des Infrastrukturbetreibers sind aufgrund der zu erwartenden Zunahme des Güterverkehrs und des verbleibenden Personenverkehrs auf den Altbaustrecken auch nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke Karlsruhe - Rastatt Süd notwendig. Der Landkreis setzt sich dafür ein, dass die Realisierung des planfestgestellten Tunnels als eine Maßnahme zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit zeitnah realisiert wird.

Das bereits im Nahverkehrsplan 1998 und im Nahverkehrsentwicklungsplan 2003 aufgeführte Stadtbahnprojekt Rastatt – Iffezheim – Hügelshaus – Baden-Airpark wird als Ziel beibehalten. Nach der Entscheidung der Stadt Rastatt, die Innenstadttrasse nicht weiter zu verfolgen, steht die Variante „Wintersdorfer Strecke“ – Iffezheim – Hügelshaus – Baden-Airpark nunmehr im Vordergrund.

Der Landkreis unterstützt grundsätzlich den Ausbau bestehender Haltepunkte und die Verdichtung des Stadtbahnhaltestellennetzes an sinnvollen Punkten. Auf dem Durmersheimer Ast der Stadtbahnlinie S4/S41 zwischen Karlsruhe und Rastatt sind

planerische Überlegungen in Bietigheim und Ötigheim bekannt. Diese werden grundsätzlich für sinnvoll angesehen. Es wird allerdings darauf hingewiesen, dass die Realisierungen von der Einigung mit dem Infrastrukturbetreiber DB AG abhängig ist.

Auch das Busnetz im Landkreis Rastatt konnte zum Fahrplanwechsel 2004/2005 durch Umstrukturierungen und Anpassungen an die Stadtbahn in seiner Grundstruktur vorläufig abgeschlossen werden. Dies bezieht sich sowohl auf die Struktur der Linien als auch auf das konkrete tagsüber bestehende Fahrplanangebot auf den Buslinien. Unabhängig hiervon wäre eine kurz-bis mittelfristige Verbesserung der Erschließung des Baden-airparks unter Einschluss der Wochenendbedienung sinnvoll.

Zum Fahrplanwechsel 2006/7 wurden zusätzliche, weitgehend flächenhafte ALT – Verbindungen im Rahmen des Gesamtbusliniennetzes im südlichen Landkreisbereich eingeführt. Zusätzlich wurde das ALT-Rastatt tariflich in den KVV integriert. Zukünftige Maßnahmen richten sich in erster Linie auf Fahrplanoptimierungen im bestehenden Netz.

Als weitere Buslinienkonzeption im Landkreis Rastatt wird im Rahmen der Laufzeit des Nahverkehrsplanes 2006 unter der Voraussetzung der Finanzierbarkeit zusätzlich noch ein Freizeitlinienkonzept angestrebt.

Aus touristischer Sicht sind zusätzliche Linienverbindungen im Schwarzwald sowie in den Rheinauen zu prüfen. Im Bereich der Freizeitverkehre sind ebenfalls zusätzlich benötigte Verstärkerbusse bei großer Nachfrage sowie der Einsatz von Zusatzbussen bei sogenannten „Eventveranstaltungen“ zu berücksichtigen.

## 5.4 Stadt Baden-Baden

Die Stadt Baden-Baden hat über ihren modernisierten Bahnhof Anschluss an die Schienenstrecke Karlsruhe - Rastatt – Baden-Baden – Bühl – Offenburg, welche für den schnellen Fernverkehr sowie für den Nahverkehr größtenteils 4-gleisig ausgebaut wurde.

Mit der Verlängerung der Stadtbahn S4 von Baden-Baden nach Achern und der damit verbundenen Inbetriebnahme der beiden Haltpunkte Baden-Baden Hauenberstein und Baden-Baden Rebland ist die Stadtbahnanbindung des Stadtkreises zunächst einmal abgeschlossen.

Der innerstädtische Verkehr sowie der Nachbarortsverkehr wird über das gut abgestimmte und vertaktete Stadtbussystem der Baden-Baden-Linie abgewickelt. Charakteristisch für Baden-Baden ist der parallele Verlauf nahezu aller Buslinien zwischen dem Zentralen Omnibusbahnhof am Bahnhof Baden-Baden (Stadtteil Baden-Oos) und der Stadtmitte. Die Linie 201, die sogenannte Tallinie, pendelt mit Gelenkbussen nur entlang dieser Achse, die meisten anderen Linien verknüpfen die

Talachse mit jeweils einem Seitental, den Außenstadtteilen sowie den umliegenden Städten und Gemeinden.

Die Stadt Baden-Baden als Aufgabenträger beabsichtigt, den Nahverkehr in der Stadt auch zukünftig mit dem eigenen Verkehrsunternehmen BBL zu erbringen (Inhousevergabe). Soweit dies möglich ist, soll in Absprache mit dem Landkreis Rastatt als Aufgabenträger der über die Stadtgrenzen hinausgehende Linienverkehr einbezogen bleiben.

- Die in den letzten Jahren erreichte Zahl von 10 Millionen Fahrgästen pro Jahr soll möglichst noch erhöht werden.
- Der Gemeinderat der Stadt Baden-Baden hat im Jahre 1999 das Projekt „Stadtbahnverbindung vom Bahnhof Baden-Baden in die Innenstadt“ abgelehnt. Es ist jedoch als Option im Nahverkehrsentwicklungsplan weiterhin enthalten. Die mögliche Stadtbahntrasse darf nicht verbaut werden.
- Die Akzeptanz der Stadtbahnhaltepunkte Baden-Baden Haueneberstein und Baden-Baden Rebland soll in Zusammenarbeit mit dem Karlsruher Verkehrsverbund und dem Stadtbahnbetreiber (z.B. Werbemaßnahmen) weiter verbessert werden.
- Seit 1996 konnten umfangreiche Maßnahmen im Busbereich umgesetzt werden, insbesondere wurden städtische Linien in Nachbargemeinden bzw. Städte des Landkreises in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Rastatt verlängert. Der Neubau des Zentralen Omnibusbahnhofs am Bahnhof Baden-Baden im Jahr 2001 hat die Angebotsqualität im dortigen Bereich erheblich verbessert. Mit der Anbindung des Stadtbahnhaltepunktes Baden-Baden-Rebland an das Busnetz konnte dieses in seiner Grundstruktur vorläufig abgeschlossen werden.
- Noch in Planung ist eine Buslinie vom Bahnhof Baden-Baden über die Cité und das Fachmarktzentrum in die Innenstadt. Finanziert werden soll diese neue Linie durch Angebotsreduzierungen oder – umstellungen in anderen Bereichen.
- Weiterhin ist unter der Voraussetzung der Finanzierung eine verbesserte Wochenendanbindung des Baden-Airport über die Linie 205 an den ICE-Bahnhof Baden-Baden geplant.
- Zur Verbesserung der Kundeninformation wird die Einrichtung eines dynamischen Fahrgastinformationssystems geprüft. Ziel ist es, dieses an den wichtigsten Haltestellen einzurichten. Die Finanzierung soll über Landeszuschüsse (GVFG-Mittel) gesichert werden.

## 6. Linienbündel

Anstehende Änderungen im Rechtsrahmen des ÖPNV werden dazu führen, dass die Aufgabenträger (Stadt- und Landkreise) im Regelfall zukünftig ÖPNV – Leistungen im Wettbewerb vergeben.

Dabei dient die Festlegung von Linienbündeln als Grundlage für den Genehmigungswettbewerb und gegebenenfalls auch für den Ausschreibungswettbewerb im Busbereich sowohl bei den einzelnen Aufgabenträgern als auch bei den kommunalen Verkehrsgesellschaften, wenn Teilleistungen durch Ausschreibungen vergeben werden sollen.

Darüber hinaus sind Linienbündel auch gut geeignet, einnahmestarke und einnahmeschwache Linien zu kombinieren. Damit wird verhindert, dass lediglich gute, ertragstarke Linien von interessierten Verkehrsunternehmen gesucht werden, während sich für schwächere Linien vor allem als Zubringerlinien zur Stadtbahn kaum ein geeignetes Verkehrsunternehmen findet.

Sinn der Vergabe im Wettbewerb ist es, den Mitteleinsatz volkswirtschaftlich optimal zu gestalten. Das heißt, dass mit der Vergabe auch betriebswirtschaftliche Synergieeffekte berücksichtigt werden. Entscheidende Kriterien sind die

- Auslastung von Werkstattkapazitäten
- Vorhaltung von Betriebsreserven (Fahrzeuge und Fahrpersonal (Fahrplansicherheit))
- Auslastung einer Betriebsleitstelle einschließlich Fahrdienstposition und Fahrdienstleitung
- Umlaufplanung und Minimierung von Leerkilometern

Ziel ist die Definition von Linienbündeln, in denen die einzelnen Linien räumlich und organisatorisch einen engen Zusammenhang bilden. Auf diese Weise kann durch die optimale betriebliche und organisatorische Zusammenfassung eine hohe Wirtschaftlichkeit erreicht werden.

Jedes Linienbündel soll so dimensioniert sein, dass die betriebswirtschaftlich sinnvollen Synergieeffekte ausgeschöpft werden können, ohne dass es zu einer marktbeherrschenden Stellung eines oder weniger Unternehmen kommt.

Für die Stadt- und Landkreise werden daher Linienbündel definiert, die relativ homogene Teilräume umfassen und die für mittelständische Verkehrsunternehmen geeignet sind.

Das ÖPNV-Netz wurde bereits im Nahverkehrsentwicklungsplan 2003 nach den überwiegenden Verkehrsfunktionen strukturiert und in hierarchisch gegliederte Kategorien eingeteilt (NVP 2006 Kapitel 4.1).

Aus dieser Kategorisierung lässt sich sehr gut ablesen, dass im baden-württembergischen Teil des KVV die Schiene eindeutig das Rückgrat des ÖPNV bil-

det. Das Regionale Grundnetz 1. und zum Teil auch 2. Ordnung wird durch Schienenverkehrsmittel (RE, RB, S-Bahn, Stadtbahn, Tram) abgedeckt.

Die Buslinien erfüllen im wesentlichen Verbindungsfunktionen zwischen den Gemeinden und Gemeindeteilen zu den zentralen Orten und zu den großräumigen Schienenverbindungen.

Für die Bildung von Linienbündeln ist es daher sinnvoll, die zentralörtliche Struktur zu berücksichtigen und die Mittelbereiche der Landes- und Regionalplanung bei der Bildung von Linienbündeln zu Grunde zu legen.

## 6.1 Landkreis Karlsruhe

### 6.1.1 Wettbewerb

Infolge der Zuschusskürzungen im ÖPNV-Bereich ist während der Laufzeit dieses NVP mit steigenden Zuschüssen des Landkreises an die verbundenen Verkehrsunternehmen aufgrund gestiegener Betriebskosten zu rechnen.

Eventuelle Leistungsreduzierungen können dann nicht mehr ausgeschlossen werden. Um diesen ein Stück weit entgegenzuwirken, ist der Landkreis Karlsruhe an einer Stärkung des Wettbewerbs im ÖPNV interessiert.

In mehreren Verkehrsverbänden hat sich gezeigt, dass mit der Einführung von Wettbewerbsverfahren die Wirtschaftlichkeit erhöht und sogar sinnvolle Angebotsausweitungen möglich wurden.

Der Landkreis als Aufgabenträger sieht hierbei ein Potential zur Reduzierung der Betriebskosten und damit seiner Zuschüsse bei qualitativ hohem Leistungsangebot.

Neben dem finanziellen Aspekt spielt auch die rechtliche Schiene eine nicht zu unterschätzende Rolle. Angesichts der derzeitigen Entwicklungen (Urteil des EuGH zum „Magdeburger Urteil“, Urteil des BVerwG 2006, eine zukünftige EU-Verordnung etc.) ist in absehbarer Zeit damit zu rechnen, dass rechtssichere Wege des Wettbewerbs im ÖPNV aufgezeigt werden. Trotz bestehender Unklarheiten bezogen auf Umfang, Zeitpunkt und Bedingungen möglicher Wettbewerbsverfahren will sich der Landkreis rechtzeitig auf die kommende rechtliche Entwicklung einstellen.

Aus diesem Grund hält es der Aufgabenträger für notwendig, Linienbündel einzurichten und die Laufzeiten der einzelnen Linien zügig anzugleichen.

### 6.1.2 Linienbündelung

Entsprechend der Einteilung des Landkreises Karlsruhe in die Mittelbereiche Bretten, Bruchsal, Ettlingen und Karlsruhe und unter Berücksichtigung von wichtigen Zubringerfunktionen zu den Schienenstrecken der Kategorie I und II werden drei Typen von Linienbündeln gebildet:

#### Stadtverkehre

Der Landkreis Karlsruhe als Aufgabenträger im ÖPNV hat im Nahverkehrsentwicklungsplan einen über das Anforderungsprofil gemäß Kapitel 4 hinausgehenden „Landkreisstandard“ der ÖPNV-Bedienung definiert. Ziel ist die flächendeckend vergleichbare und für alle Landkreisgemeinden gerechte und angemessene ÖPNV-Bedienung. Für diesen Standard hat der Landkreis als ÖPNV-Aufgabenträger die Angebots- und Finanzverantwortung übernommen.

Für darüber hinaus gehende Angebote, die aus örtlicher Sicht durchaus sinnvoll sein können, betrachtet sich der Landkreis als nicht zuständig. In diese Kategorie fallen die Stadtverkehre, die von den Städten direkt beauftragt und finanziert werden. Stadtverkehre nach dieser Regelung gibt es in Bruchsal (gegenwärtig fünf Linien) und Ettlingen (gegenwärtig eine Linie).

### Auf ein Mittelzentrum ausgerichtete Linienbündel

Dies sind Busverkehre der Kategorien II und III, deren Anfangs- und oder Endpunkte überwiegend in einem Mittelzentrum liegen und die sowohl Verbindungs- und Erschließungsfunktionen erfüllen als auch auf die Schienenverbindungen der Kategorie I und II ausgerichtet sind.

### Auf Schienenstrecken ausgerichtete Linienbündel

Dies sind Busverkehre der Kategorien II und III, die überwiegend Erschließungsfunktionen erfüllen und in der Regel auf Schienenhaltepunkte außerhalb der Mittelzentren ausgerichtet sind.

## Stadtverkehr Bruchsal:

Im September 2000 ging der Stadtbus Bruchsal in Betrieb. Er umfasst fünf Linien (Stand 2005), die die Kernstadt erschließen und die Stadtteile anbinden. Alle Linien verkehren ausschließlich innerhalb des Stadtgebietes Bruchsal. Für diese fünf Linien hat die Stadt Bruchsal die Finanzverantwortung übernommen. Der Landkreis als Aufgabenträger für den ÖPNV und die Stadt Bruchsal haben die diesbezüglichen Finanzbeziehungen in einer bilateralen Vereinbarung geregelt. Die Bruchsaler Stadtverkehrslinien werden deshalb in einem Linienbündel zusammengefasst. Aus verkehrlichen Gesichtspunkten wäre es auch möglich gewesen, die Buslinien 187 –189 in dieses Linienbündel zu integrieren, da diese neben überörtlichen Verkehrsfunktionen ebenfalls Erschließungs- und Zubringerfunktionen innerhalb Bruchsals wahrnehmen. Da in diesem Fall aber die finanzielle und verkehrliche Verantwortung nicht in einer Hand gelegen hätte, wurden diese drei Buslinien einem anderen Linienbündel zugeordnet.

### Heutige Linienweg

- |            |   |
|------------|---|
| <b>181</b> | Bruchsal Südstadt – Rendezvous – Eggerten - Weiherberg                                  |
| <b>182</b> | Bruchsal Am Mantel – Rendezvous - Krankenhaus   |
| <b>183</b> | Bruchsal Rendezvous - Augsteiner  |
| <b>185</b> | Bruchsal Rendezvous – Heidelberg – Helmsheim – Untergrombach –<br>Büchenau - Rendezvous |
| <b>186</b> | Bruchsal Rendezvous – Büchenau – Untergrombach – Helmsheim –<br>Heidelberg - Rendezvous |

### Harmonisierung in einem Linienbündel zum Fahrplanwechsel

**Dezember 2008**

## Stadtverkehr Ettlingen:

Die Stadt Ettlingen ist sehr gut mit den Stadtbahnen der Linien S1 und S11 erschlossen. Darüber hinaus erfüllen mehrere regionale Buslinien zusätzliche Erschließungs- und Verbindungsfunktionen. Zusätzlich hat die Stadt Ettlingen eine

innerstädtische Erschließungslinie 112 eingerichtet und hierfür die Finanzverantwortung übernommen. Für die Buslinien 102, 105 und 109, die Stadtteile von Ettlingen mit der Innenstadt verbinden, liegt die Finanzverantwortung beim Landkreis Karlsruhe. Es erscheint in diesem Fall nicht sinnvoll, allein die relativ kleine Linie 112 nur aus Gründen der Finanzierung als separaten Stadtverkehr auszuweisen, zumal diese Buslinie problemlos in das „Linienbündel Bereich Ettlingen“ integriert werden kann.

## Regionalbusverkehr:

Im regionalen Busverkehr wird das Gebiet des Landkreises Karlsruhe in sechs Linienbündel aufgeteilt. Damit wird sicher gestellt, dass die Leistungen jeweils von einem Verkehrsunternehmen erbracht werden können. Gleichzeitig ist die Größe der Linienbündel so dimensioniert, dass mittelständische Verkehrsunternehmen bei der Ausschreibung nicht benachteiligt werden.

## Linienbündel Bereich Ettlingen I

### Heutige Linien

101	Moosbronn – Freiolsheim – Völkersbach – Schöllbronn - Ettlingen
102	Schöllbronn – Schluttenbach – Ettlingenweier - Ettlingen
106	Ettlingen – Industriegebiet - Rheinstetten
109	Ettlingen – Wasen – Kleiner Plom
111	Gästabus Bad Herrenalb
113	Oberes Gaistal – Bad Herrenalb – Bernbach - Moosbronn
225	Mörsch - Neuburgweier

### Harmonisierung in einem Linienbündel zum Fahrplanwechsel

**Dezember 2012**

Die Buslinie 225 passt nicht ganz in dieses Schema, da sie ausschließlich Zubringer- und Erschließungsfunktion innerhalb von Rheinstetten erfüllt. Rheinstetten ist als einzige Gemeinde im südlichen Landkreis dem Mittelbereich Karlsruhe zugeordnet. Da es allerdings keinen Sinn macht, diese einzelne Linie getrennt zu betrachten, wurde sie dem Linienbündel Bereich Ettlingen I zugeordnet.

Die Buslinien 111 und 113 bedienen überwiegend (113) bzw. ausschließlich (111) das Gebiet der Stadt Bad Herrenalb im Landkreis Calw. Wegen der engen verkehrlichen Verflechtung mit der Linie 101 des Linienbündels werden beide Linien dem Linienbündel Bereich Ettlingen I zugeordnet.

## Linienbündel Bereich Ettlingen II

### Heutige Linien Linienweg

- 103 Völkersbach – Malsch ( - Sulzbach)
- 104 Ettlingen – Ettlingenweier – Oberweier – Sulzbach – Malsch - Waldprechtsweier
- 105 Ettlingen – Erbprinz – Ettlingen-West
- 107 Durlach – Wolfartsweier - Ettlingen
- 110 Waldprechtsweier – Malsch – Bruchhausen – Ettlingen
- 112 Ettlingen – Neuwiesenreben – Friedhof – Ettlingen

### Harmonisierung in einem Linienbündel zum Fahrplanwechsel

**Dezember 2013**

## Linienbündel Pfinztal/Albtal

### Heutige Linien Linienweg

- 114 Schielberg – Pfaffenrot – Marxzell - Burbach
- 115 Busenbach – Reichenbach - Etzenrot
- 118 Grünwettersbach – Palmbach – Mutschelbach - Langensteinbach
- 151 Berghausen – Wöschbach
- 152 Kleinsteinbach – Mutschelbach - Langensteinbach
- 153 Langensteinbach - Auerbach
- 159 Wössingen – Jöhlingen - Berghausen

### Harmonisierung in einem Linienbündel zum Fahrplanwechsel

**Dezember 2013**

## Linienbündel Hardt - Ost

### Heutige Linien Linienweg

- 120 Staffort - Friedrichsthal
- 121 Weingarten – Waldbrücke – Staffort - Blankenloch
- 122 Büchenau – Neuthard – Spöck - Blankenloch
- 123 Bruchsal – Karlsdorf – Neuthard – Spöck - Karlsruhe
- 187 Helmsheim – Untergrombach - Büchenau
- 188 Büchenau – Untergrombach - Bruchsal
- 189 Obergrombach – Helmsheim – Heidelberg - Bruchsal

### Harmonisierung in einem Linienbündel zum Fahrplanwechsel

**Dezember 2013**

## Linienbündel Hardt – West/Nord

### Heutige Linien Linienweg

- 124 Neudorf – Graben - Hochstetten
- 126 Graben – Neudorf – Wiesental - Waghäusel
- 127 Wiesental – Philippsburg
- 192 Philippsburg – Dettenheim - Hochstetten
- 194 Rheinhausen – Oberhausen - Philippsburg
- 195 Blankenloch – FZK - Leopoldshafen

### Harmonisierung in einem Linienbündel zum Fahrplanwechsel

Dezember 2010

## Linienbündel Lußhardt

### Heutige Linien Linienweg

- 125 Kirrlach – Waghäusel – Wiesental – Hambrücken – Forst - Bruchsal
- 128 Altlußheim – Rheinhausen – Oberhausen – Waghäusel
- 193 Rheinsheim – Philippsburg – Waghäusel - Kirrlach

### Harmonisierung in einem Linienbündel zum Fahrplanwechsel

Dezember 2010

## Linienbündel Kraichtal

### Heutige Linien Linienweg

- 134 Östringen – Odenheim – Tiefenbach – Eichelberg (-Elsenz – Eppingen)
- 135 Oberöwisheim - Neuenbürg
- 136 Münzesheim – Oberacker
- 137 Bahnbrücken – ☉-Bahnbrücken-Ort
- 138 Menzingen - Landshausen
- 139 Landshausen – Menzingen – Münzesheim – Oberöwisheim - Unteröwisheim

### Harmonisierung in einem Linienbündel zum Fahrplanwechsel

Dezember 2010

## Linienbündel Mittelbereich Bruchsal

### Heutige Linien Linienweg

- 131 Kronau – Weiher – Ubstadt - Bruchsal
- 132 Östringen – Mingolsheim – Langenbrücken – Stettfeld – Ubstadt – Bruchsal
- 133 Kronau – Mingolsheim - Östringen

### Harmonisierung in einem Linienbündel zum Fahrplanwechsel

Dezember 2010

## Linienbündel Mittelbereich Bretten

**Heutige  
Linien**

- |            | <b>Linienweg</b>  |
|------------|---|
| <b>141</b> | Gondelsheim – Neibsheim – Büchig - Bretten                          |
| <b>142</b> | Dürrenbüchig - Diedelsheim  |
| <b>143</b> | (Bahnbrücken – Gochsheim -) Flehingen – Oberderdingen - Großvillars |
| <b>144</b> | Bretten – Großvillars – Oberderdingen - Kürnbach                    |
| <b>145</b> | Flehingen – Oberderdingen – Kürnbach – Sulzfeld (-Zaisenhausen)     |
| <b>146</b> | Ruit – Bretten – Rinklingen – Diedelsheim – Bretten                 |

**Harmonisierung in  
einem Linienbündel  
zum Fahrplanwechsel****Dezember 2013**

## 6.2 Stadt Karlsruhe

Das Karlsruher Modell zeichnet sich dadurch aus, dass die Stadtbahnen sowohl die Städte und Gemeinden in der Region bedienen, als auch im städtischen Straßennetz wichtige Verkehrsfunktionen erfüllen. Diese verkehrlich, betrieblich und wirtschaftlich ausgesprochen erfolgreiche Verknüpfung soll in der Form der integrierten Leistungserbringung erhalten bleiben.

In das Linienbündelungskonzept werden daher nur die Buslinien einbezogen.

### Linienbündel Karlsruhe Ost

Heutige Linien	Linienweg	Harmonisierung in einem Linienbündel zum Fahrplanwechsel
21	Stupferich-Durlach-Grötzingen Bahnhof-Grötzingen Nord	<b>Dezember 2014</b>
22	Durlach-Grötzingen Süd-Rathaus-Grötzingen Bahnhof	
24	Bergwald/Hohenwettersbach-Zündhütte-Durlach Turmberg	
26	Durlach Turmberg-Geigersberg	
27	Durlach-Wolfartsweier-Grünwettersbach-Palmbach	
44	Durlach Zündhütte-Hohenwettersbach-Bergwald	
N3	Durlach-Geigersberg-Bergwald-Hohenwettersbach-Wolfartsweier-Grünwettersbach-Palmbach-Stupferich-Durlach	
N4	Durlach Turmberg-Grötzingen-Berghausen-Wöschbach	

### Linienbündel Karlsruhe Nord-Ost

Heutige Linien	Linienweg	Harmonisierung in einem Linienbündel zum Fahrplanwechsel
30	Durlacher Tor-Waldstadt (-Europäische Schule)	<b>Dezember 2007</b>
31	Waldstadt-Hagsfeld-Storrenacker-Durlach Turmberg-Durlach Bahnhof	
32	Fächerbad-Hagsfeld-Neue Wiesen-Storrenacker-Roßweide	
42	Durlach Bahnhof-Killisfeld-Industriegebiet-Durlacher Tor (-Gottesauer Platz)	

## Linienbündel Karlsruhe Süd-West

Heutige Linien	Linienweg	Harmonisierung in einem Linienbündel zum Fahrplanwechsel
47	Hauptbahnhof-Zündhütte-Wolfartsweier-Grünwettersbach-Palmbach-Stupferich	<b>Dezember 2014</b>
50	Hauptbahnhof-Beiertheim-Bulach-Oberreut	
51	Albtalbahnhof-Bulach-Oberreut	
52	Albtalbahnhof-Weiherfeld-Dammerstock	
53	Schloß Rüppurr - Erlenweg	
55	Hauptbahnhof-Kolpingplatz-Südenstraße-Steinhäuserstraße-Weinbrenner Platz-Kühler Krug-Bannwaldallee	
62	Hauptbahnhof-Hardecksiedlung-Heidenstückersiedlung-Grünwinkel-Entenfang	
N2	Hauptbahnhof-Beiertheim-Bulach-Grünwinkel-Daxlanden-Entenfang	

## Linienbündel Karlsruhe West

Heutige Linien	Linienweg	Harmonisierung in einem Linienbündel zum Fahrplanwechsel
60	Heidenstückersiedlung-Westbahnhof-Grünwinkel-Entenfang	<b>Dezember 2014</b>
70	Entenfang - Heidehof	
71	Neureut Industriegebiet-Am Zinken-Welschneureuter Straße-Heide	
72	Neureut Bärenweg-Kirchfeld	
73	Europaplatz-Linkenheimer Landstraße-Neureut Kirchfeld	
74	Knielingen-Rheinbergstraße - August-Bebel-Straße	
75	Knielingen Rheinbergstraße – Max Dortu-Straße	

## Linienbündel Karlsruhe Sonderlinien

Heutige Linien	Linienweg	Harmonisierung in einem Linienbündel zum Fahrplanwechsel
KSC	Mühlburger Tor – Wildparkstadion – Durlacher Tor	<b>Dezember 2011</b>
M	Messeexpress: Karlsruhe Hbf – Messe Karlsruhe	
SV	Schülerverkehr Grünwinkel (Ex Linie 57)	

## 6.3 Landkreis Rastatt

### Stadtverkehr Rastatt:

Buslinien, die ausschließlich innerhalb des Stadtgebietes Rastatt verkehren und für die die Stadt Rastatt die Finanzverantwortung übernommen hat.

<b>Heutige Linien</b>	<b>Linienweg</b>	<b>Harmonisierung in einem Linienbündel zum Fahrplanwechsel</b>
231	Rastatt – Ottersdorf - Wintersdorf	<b>Dezember 2011</b>
232	Rauental – Rastatt - Plittersdorf	
235	Rastatt – Waldfriedhof – Pavillon – Oberwald - Rheinau	
236	Rastatt – Waldfriedhof – Pavillon – Arbeitsamt – Beinle - Industriegebiet	
239	Rahstatt Bahnhof – Krankenhaus – Stadtmitte - Bahnhof	

### Stadtverkehr Bühl:

Buslinien, die ausschließlich innerhalb des Stadtgebietes Bühl verkehren und für die die Stadt Bühl die Finanzverantwortung übernommen hat.

<b>Heutige Linien</b>	<b>Linienweg</b>	<b>Harmonisierung in einem Linienbündel zum Fahrplanwechsel</b>
271	Bühl – Rittersbach – Riegel – Kappelwindeck - Bühl	<b>Dezember 2012</b>
272	Bühl – Ottenhofen – Weitenung – Ottenhofen - Bühl	
273	Bühl – Neusatz - Immenstein	
274	Bühl – Eisental - Bühl	
275	Bühl – Oberweier – Balzhofen – Moos - Oberbruch	

### Stadtverkehr Gaggenau:

Buslinien, die ausschließlich innerhalb des Stadtgebietes Gaggenau verkehren und für die die Stadt Gaggenau die Finanzverantwortung übernommen hat.

<b>Heutige Linien</b>	<b>Linienweg</b>	<b>Harmonisierung in einem Linienbündel zum Fahrplanwechsel</b>
213	Stadtverkehr Gaggenau	<b>Dezember 2012</b>
252	Gaggenau - Sulzbach	
254	Gaggenau – Winkel - Oberweier	

## Regionalbusverkehr:

Im regionalen Busverkehr wird das Gebiet des Landkreises Rastatt in vier Linienbündel aufgeteilt. Damit wird sicher gestellt, dass die Leistungen jeweils von einem Verkehrsunternehmen erbracht werden können. Gleichzeitig ist die Größe der Linienbündel so dimensioniert, dass mittelständische Verkehrsunternehmen bei der Ausschreibung nicht benachteiligt werden.

### Linienbündel Murgtal

Zu- und Abbringerverkehre zur Murgtalbahn werden an den Verknüpfungspunkten Bahnhof Kuppenheim, Bahnhof Gaggenau, Bahnhof Gernsbach und Bahnhof Forbach einheitlich sichergestellt. Die Buslinie 244 erfüllt dabei auch aufgabenträgerübergreifende Funktionen. Die Ausgestaltung dieser Linie muss mit dem Aufgabenträger Stadt Baden-Baden abgestimmt werden.

#### Heutige Linien

240	Kuppenheim - Gaggenau
241	Rastatt - Kuppenheim
242	Gernsbach – Reichental - Kaltenbronn
244	Bad Herrenalb – Loffenau – Gernsbach – Staufenberg – Baden-Baden
247	Gernsbach - Lautenbach
251	Gaggenau – Rotenfels – Bischweier – Oberweier - Waldprechtsweier
252S	Bad Rotenfels – Gaggenau – Ottenau - Sulzbach
253	Gaggenau – Freiolsheim - Moosbronn
255	Gernsbach – Weisenbach - Neudorf
259	Muggensturm – Bischweier – Rauental - Kuppenheim

#### Harmonisierung in einem Linienbündel zum Fahrplanwechsel

**Dezember 2013**

### Linienbündel Nördlicher Landkreis Rastatt

Der nördliche Landkreis Rastatt zwischen dem Mittelzentrum Rastatt und der Gemeinde Durmersheim wird in der Rheinebene einheitlich erschlossen. Verknüpfungen zur Schiene in Rastatt, Ötigheim und Durmersheim werden gewährleistet.

#### Heutige Linien

221	Rastatt- Ötigheim
222	Rastatt – Steinmauern – Elchesheim-Illingen – Au am Rhein – Durmersheim – Karlsruhe Entenfang
223	Ötigheim – Bietigheim – Durmersheim
224	Steinmauern – Ötigheim
226	Bietigheim – Bietigheim Bahnhof

#### Harmonisierung in einem Linienbündel zum Fahrplanwechsel

**Dezember 2012**

## Linienbündel Ortsverkehr Sinzheim

Buslinien, die die Ortsteile der Flächengemeinde Sinzheim erschließen und an die Schiene sowie die Schüler an die Schulen in Sinzheim und Baden-Baden anbinden.

<b>Heutige Linien</b>	<b>Linienweg</b>	<b>Harmonisierung in einem Linienbündel zum Fahrplanwechsel</b>
291	Sinzheim – Kartung - Winden	<b>Dezember 2013</b>
292	Sinzheim – Müllhofen – Weitenung – Leiberstung – Halberstung – Schiftung	
293	Sinzheim – Halberstung – Schiftung – Leiberstung – Winden – Litzlung – Vormberg - Sinzheim	

## Linienbündel Südlicher Landkreis Rastatt I

Der südliche Landkreis Rastatt zwischen den Mittelzentren Rastatt und Bühl wird in der Rheinebene mit diesem Linienbündel erschlossen. Die Verknüpfung zur Schiene in Rastatt und Bühl wird einheitlich gewährleistet.

<b>Heutige Linien</b>	<b>Linienweg</b>	<b>Harmonisierung in einem Linienbündel zum Fahrplanwechsel</b>
234	Rastatt – Iffezheim – Baden-Airpark - Schwarzach	<b>Dezember 2013</b>
267	Leiberstung – Weitenung - Bühl	
268	Bühl – Schwarzach – Lichtenau (- Freistett)	

## Linienbündel Südlicher Landkreis Rastatt II

Der Bereich südlich des Mittelzentrums Bühl und der nördliche Schwarzwald zwischen Mittelzentrum Bühl, Baden-Oos, Schwarzwaldhochstraße und Forbach wird einheitlich erschlossen und mit den Schienenverbindungen in Baden-Oos, Bühl und Forbach verknüpft. Die Buslinien 245 und 262 erfüllen dabei auch aufgabenträgerübergreifende Funktionen. Die Ausgestaltung dieser Linien muss mit dem Aufgabenträger Stadt Baden-Baden abgestimmt werden.

<b>Heutige Linien</b>	<b>Linienweg</b>	<b>Harmonisierung in einem Linienbündel zum Fahrplanwechsel</b>
245	Baden-Baden – Schwarzwaldhochstraße - Mummelsee	<b>Dezember 2013</b>
246	Forbach – Raumünzach - Hundsbach	
248	Forbach – Bermersbach - Langenbrand	
262	(Sasbach - )Bühl – Steinbach – Sinzheim – Baden-Baden	
263	Bühl – Bühlertal – Sand – Herrenwies - Forbach	
264	Bühl – Ottersweier – Neusatz – Bühlertal - Bühl	
265	Bühl – Ottersweier – Haft – Lauf	
266	Bühl – Ottersweier – Unzhurst	

## 6.4 Stadt Baden-Baden

### Linienbündel Baden-Baden

Buslinien, die ausschließlich oder überwiegend innerhalb des Stadtgebietes Baden-Baden verkehren und für die die Stadt Baden-Baden Aufgabenträger ist. Die Buslinien 207, 214 und 243 erfüllen dabei auch aufgabenträgerübergreifende Funktionen. Die Ausgestaltung dieser Linien muss mit dem Aufgabenträger Landkreis Rastatt abgestimmt werden.

Heutige Linien	Linienweg	Harmonisierung in einem Linienbündel zum Fahrplanwechsel
201	Oberbeuern-Lichtental-Stadtmitte-Schweigrother Platz-Bahnhof	
204	Malschbach-Geroldsau-Brahmsplatz-Stadtmitte-Merkurwald (Bergbahn)	
205*	Merkurwald (Bergbahn)-Stadtmitte- Schweigrother Platz-Bahnhof	
206	Stadtmitte-Schweigrother Platz/Ooswinkel-Stadtklinik-Balg	
207	(Lichtental-)Stadtmitte-Schweigrother Platz-Obere Breite-Sinzheim	
208	Augustaplatz-Marktplatz-Herregut-Friesenberg-Birkenbuckel-Augustaplatz	<b>Dezember 2012</b>
214	Gaggenau-Selbach-Ebersteinburg-Stadtmitte-Tiergarten-Varnhalt-Steinbach-Bühl	
215	Augustaplatz-Wolfsschlucht-Ebersteinburg-Altes Schloß-Bernharduskapelle-Strohhütte-Augustaplatz	
216	Neuweier-Steinbach-Varnhalt-Tiergarten-Stadtmitte-Bahnhof-Haueneberstein	
217	Augustaplatz-Rote Lache-Scherrhof	
218**	Baden-Baden-Bahnhof-Sandweier	
219	Augustaplatz-Fremersberg	
243	Kuppenheim – Baden-Baden	

\* Die Genehmigung der heutigen Linie 205 geht über den Bahnhof Oos hinaus über Sinzheim-Kartung und Hügelsheim zum Baden Airpark. Mit Ablauf der Genehmigung (2012) wird die Linie neu nur noch bis Baden-Oos beantragt. Der darüber hinaus gehende Streckenabschnitt wird dann unter neuer Liniennummer dem Linienbündel Baden-Baden / Landkreis Rastatt zugeordnet.

\*\* Die Genehmigung der heutigen Linie 218 geht über Sandweier hinaus bis Iffezheim. Mit Ablauf der Genehmigung (2011) wird die Linie neu nur noch bis Baden-Baden – Sandweier beantragt. Der darüber hinaus gehende Streckenabschnitt wird dann unter neuer Liniennummer dem Linienbündel Baden-Baden / Landkreis Rastatt zugeordnet.

## Linienbündel Baden-Baden / Landkreis Rastatt

Buslinien, die außer der Stadt Baden-Baden auch das Gebiet des Landkreises Rastatt bedienen und dort wesentliche Verkehrsfunktionen erfüllen. Die Ausgestaltung dieser Linien muss zwischen den Aufgabenträgern Stadt Baden-Baden und Landkreis Rastatt abgestimmt werden.

Heutige Linien	Linienweg	Harmonisierung in einem Linienbündel zum Fahrplanwechsel
205*	Baden-Baden-Bahnhof-Kartung-Hügelsheim-Baden-Airpark	<b>Dezember 2013</b>
212	Baden-Baden-Bahnhof-Sandweier Sandweier-Rastatt-Bahnhof	
218**	Sandweier-Iffezheim (-Wintersdorf)	
261	Neuweier – Steinbach – Weitenung - Sinzheim	

\* Die Genehmigung der heutigen Linie 205 geht über den Bahnhof Oos hinaus über Sinzheim-Kartung und Hügelsheim zum Baden Airpark. Mit Ablauf der Genehmigung (2012) wird die Linie geteilt in eine Linie 205 Merkurwald Bahnhof, die dem Linienbündel Baden-Baden zugeordnet wird und eine Linie (mit neuer Liniennummer) Baden-Baden – Bahnhof - Kartung –Hügelsheim – Baden-Airpark, die dem Linienbündel Baden-Baden / Landkreis Rastatt zugeordnet wird.

\*\* Die Genehmigung der heutigen Linie 218 geht über Sandweier hinaus bis Iffezheim. Mit Ablauf der Genehmigung (2011) wird die Linie neu nur noch bis Baden-Baden – Sandweier beantragt. Der darüber hinaus gehende Streckenabschnitt wird dann unter neuer Liniennummer dem Linienbündel Baden-Baden / Landkreis Rastatt zugeordnet.