

Nahverkehrsplan 2006

Synopse der Stellungnahmen

(für den Bereich des Aufgabenträgers Stadt Karlsruhe)

Ablauf:

Am 21. September wurde der mit den Aufgabenträgern abgestimmte Entwurf des Nahverkehrsplans in die Anhörung gegeben. Als Frist zur Abgabe einer Stellungnahme wurde der 20. Oktober genannt.

Beteiligt wurden alle Verkehrsunternehmen im KVV, alle Städte und Gemeinden im baden-württembergischen Teil des KVV sowie folgende Institutionen:

Landkreise Calw, Freudenstadt, Offenburg, Enzkreis, Germersheim, Südl. Weinstraße, Stadt Landau, TGO, VRN, VPE, HNV, VGC, Behindertenvertretung B-W, IHK, Regionalverband, ZVSPNV Rheinland-Pfalz, ZV Regio Pamina, WBO, Pro Bahn, vcd, Fahrgastbeirat.

Innerhalb Karlsruhes wurden beteiligt:

Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanungsamt, BuS, Stadtkämmerei, Ortsverwaltungen, KASIG.

Da einige Städte, Gemeinden und Verkehrsunternehmen um Fristverlängerung gebeten haben, wurden Anregungen und Bedenken auch nach dem 20. Oktober berücksichtigt.

Aus Karlsruhe gingen Stellungnahmen ein von:

Stadtplanungsamt, Amt für Stadtentwicklung, Stadtamt Durlach.

Im Stadtamt Durlach, Ausschuss für Planung, Bauwesen und Umwelt, wurde der Entwurf des Nahverkehrsplans vorgestellt.

Die folgenden Stellungnahmen beziehen sich auf allgemeine Fragen bzw. auf Verkehre, die die Stadt Karlsruhe berühren.

Stellungnahmen:

Städtische Dienststellen

Stadtamt Durlach

Stellungnahme vom 11.10.

- 1) Im Nahverkehrsplan ist nicht geklärt, wie gut das Umland an Durlach angebunden ist.
- 2) Im Durlacher Wohngebiet „Killisfeld“ wird einzigartig in Karlsruhe ein Ruftaxi eingesetzt. Es wird vor dem Hintergrund knapper Finanzen angeregt, dieses System weiter auszubreiten, so z.B. in Aue, wo am Wochenende keine Straßenbahnlinie 8 und keine Buslinie 31 und 32 fährt.
- 3) Der Haltestellenstandard (Ausrüstung) stößt in Durlach mehrmals an Grenzen, weil die allgemeine Ausrüstung einfach nicht zur historischen Altstadt passt. Deshalb macht sich der Ortschaftsrat gemeinsam mit dem Stadtamt Durlach grundsätzlich Gedanken über eine Stadtmöblierung.

Empfehlung:

- 1) Wegen der unterschiedlichen Aufgabenträger Stadt Karlsruhe und Landkreis Karlsruhe kommt dieser Aspekt im Entwurf des Nahverkehrsplanes ein wenig kurz. Eine Aufarbeitung der ÖPNV-Verkehre ist aber ausführlich im Nahver-

kehrsentwicklungsplan 2003 dargestellt, sodass eine erneute Bestandsaufnahme nicht empfohlen wird.

- 2) Der Nahverkehrsplan legt den Mindeststandard für die Bedienung fest; konkrete Fahrpläne sind nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans. Unabhängig davon wird regelmäßig überprüft, mit welchem Verkehrssystem eine verkehrlich und wirtschaftlich optimale Erschließung erreicht werden kann. Vor diesem Hintergrund werden flexible Bedienungsweisen an Bedeutung gewinnen.
- 3) Die konkrete Ausgestaltung von Haltestellen ist nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans. Darüber muss im Einzelfall mit der Stadt Karlsruhe bzw. den VBK verhandelt werden.

Stadtplanungsamt

- 1) Da die Stadtbahnverbindungen zum Baden-Airpark erst langfristig realisiert werden können, hält das Stadtplanungsamt es für notwendig, dass der bestehende Busbetrieb auch auf das Wochenende ausgeweitet wird.
- 2) Das Stadtplanungsamt weist darauf hin, dass das Thema Busdurchfahrt in temporeduzierten Zonen oder in Rechts-vor-links-Zonen nicht konsequent durchgehalten werden kann.
- 3) Die Haltestellen-Einzugsbereiche im Oberzentrum sind mit 400m für die Stadtbahn/Tram im Kernbereich und mit 300 m für den Bus in ganz Karlsruhe festgelegt. Das Stadtplanungsamt regt an, die Distanzen auf 300 m für die Stadtbahn/Tram im Kernbereich und für den Bus auf 250 festzulegen.
- 4) Weitere Anmerkungen des Stadtplanungsamtes waren redaktioneller Art und wurden eingearbeitet.

Empfehlung:

- 1) Nach Absprache mit den Aufgabenträgern wurde eine textliche Ergänzung im Kapitel 5.3 Landkreis Rastatt vorgenommen: „Unabhängig hiervon wäre eine kurz- bis mittelfristige Verbesserung der Erschließung des Baden-Airparks unter Einschluss der Wochenendbedienung sinnvoll.“
- 2) Dies ist richtig und wird auch flexibel gehandhabt. Dennoch sollte an dem Ziel der Benutzung von Durchgangsstraßen festgehalten werden.
- 3) Die Einzugsbereiche wurden im Nahverkehrsentwicklungsplan 2003 festgelegt. Da hier die Ziele lediglich übernommen werden, sollte von einer Reduzierung der Richtwerte abgesehen werden. Eine Neufestlegung der Haltestelleneinzugsgebiete sollte nicht ohne eingehende Untersuchung vorgenommen werden.

Amt für Stadtentwicklung

- 1) Das Amt für Stadtentwicklung beleuchtet ausführlich die demografischen Bedingungen, die bei der Planung der zukünftigen ÖPNV-Struktur zu Grund zu legen sein werden. Die Ausführungen werden Eingang in die entsprechende Arbeitsgruppe finden. Der Wandel im Einkaufsverhalten hat auch Einfluss auf die Festlegung der Hauptverkehrszeit. Das Amt für Stadtentwicklung regt an, die Bedienungsstandards anzupassen.
- 2) Es wird angeregt, die Fahrzeiten aus dem Kraichgau auf mögliche Beschleunigung zu überprüfen, da die Fahrt zum Oberzentrum noch unzumutbar lang ist.
- 3) Es wird angeregt, Haltestellen an Schulzentren und von Jugendlichen stark frequentierte Haltepunkte stärker vandalismusresistent zu gestalten.
- 4) Das Amt für Stadtentwicklung regt an, die stark frequentierten Haltestellen in der Karlsruher Innenstadt (Kaiserstraße, Marktplatz) mit Wetterschutzeinrichtungen zu versehen.

- 5) Bei der Realisierung von Stadtbahn/Straßenbahnprojekten regt das Amt für Stadtentwicklung an, die drei Konversionsgebiete Knielingen West, Neureut Nord und Südost, östlicher Teil, prioritär zu berücksichtigen.

Empfehlung:

- 1) Zu der Arbeitsgruppe wird auch das Amt für Stadtentwicklung eingeladen.
- 2) Ein Beschleunigungspotential auf der bestehenden Strecke besteht kaum. Eine spürbare Beschleunigung wäre die Ausschleifung der S 31/S 2 im Bereich der Durlacher Allee und die direkte Führung zum Marktplatz. Dies wird vom Aufgabenträger Landkreis Karlsruhe auch angeregt. Entgegen steht dem ein Beschluss des Stadtrates der Stadt Karlsruhe. Realisierbar wäre eine direkte Führung zum Marktplatz nach Realisierung der Kombi-Lösung.
- 3) Das Thema Vandalismus an Haltestellen und in den Fahrzeugen wird bei den Verkehrsunternehmen im KVV verstärkt diskutiert. Entsprechende Maßnahmen werden sukzessive umgesetzt.
- 4) Die Anregung wird an die VBK weiter gegeben.
- 5) Die Anregung wird an die Planungsabteilung weiter gegeben.

Verkehrs-/ Infrastrukturunternehmen

VBK

Als Reaktion auf die aktuelle Nachfrage wurde die Linie N5 vom Durlacher Tor zum Discopark/Hagsfeld wieder eingerichtet. Sie wird dem Linienbündel „Karlsruhe Sonderlinien“ zugeordnet.

KASIG

Stellungnahme vom 25.09.

Redaktionelle Anmerkungen: S. 39 Statt „Zur langfristigen Sicherung einer attraktiven Innenstadt...“ soll es heißen: „Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und zur langfristigen Sicherung einer attraktiven Innenstadt...“

Der Satz „Vorbehaltlich der Finanzierungsmöglichkeit soll die Kombi-Lösung bis zum Jahr 2015 realisiert werden“ soll entfallen.

Empfehlung:

Beiden Anregungen wurde entsprochen.

SWEG

Stellungnahme vom 19.10.

Die SWEG begrüßt den politischen Willen der Kommunen und Landkreise, den guten ÖPNV-Standard zu halten und teilweise noch auszubauen.

Unterstützt wird die Weiterentwicklung des Verbundtarifes, insbesondere die Harmonisierung der Übergangsregelungen zwischen den Verbundtarifen.

Bezüglich des Linienbündelungskonzepts werden keine Einwände in verkehrlicher Hinsicht vorgebracht. Aus Sicht der SWEG ist jedoch noch nicht geklärt, ob sich aus dem derzeit vorliegenden Verordnungsentwurf für Personenverkehrsdienste eine Ausschreibungspflicht für eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen ableiten lässt.

Empfehlung:

Der KVV hat gemeinsam mit den Aufgabenträgern und in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen den Text in redaktioneller Hinsicht noch einmal überarbeitet und eventuelle Argumentationsschwächen und Ungenauigkeiten bereinigt.

RVS

Gegen das Linienbündelungskonzept werden keine Einwände in verkehrlicher Hinsicht vorgebracht. Im Text werden einige Passagen aus Sicht des Verkehrsunternehmens kritisch beurteilt. Der KVV hat gemeinsam mit den Aufgabenträgern und in

Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen den Text in redaktioneller Hinsicht noch einmal überarbeitet und eventuelle Argumentationsschwächen und Ungenauigkeiten bereinigt.

Sonstige am Verfahren beteiligte Institutionen

Landkreis Südliche Weinstraße

Keine Bedenken

Stellungnahme vom 25.09.

Landkreis Germersheim

Bitte um Beteiligung bei der vorgesehenen Arbeitsgruppe zu strukturellen Veränderungen für den ÖPNV.

Empfehlung:

Es ist vorgesehen, alle Gesellschafter des KVV in die Arbeitsgruppe einzubeziehen.

Ortenaukreis

Keine Anmerkungen.

Stellungnahme vom 09.10.

WBO

Stellungnahme vom 09.10.

- 1) Der WBO sieht im Kapitel 6 Linienbündel dringenden Anpassungsbedarf. Die Positionen sollen auf Aktualität vor allem in Hinblick auf den aktuellen Verordnungsentwurf der EU und die einschlägigen Gerichtsurteile überprüft werden. Wird das Kapitel 6 nicht gestrichen oder deutlich überarbeitet und aktualisiert behält sich der WBO rechtliche Schritte vor.
- 2) Die Linienbündel selbst werden als zu groß dimensioniert angesehen. Der WBO zieht den Schluss, dass die mittelständischen Unternehmen verdrängt und durch Großunternehmen ersetzt werden sollen.
- 3) Ferner wendet sich der WBO gegen Inhouse-Vergaben an die kommunalen Unternehmen VBK und BBL.
- 4) Bei den Nachfragestandards wird eine Nachfrage von lediglich 1.500 bis 2.000 Fahrgästen pro Tag als zu niedrig angesehen.
- 5) Der WBO hält das Beteiligungsverfahren für die Verkehrsunternehmer als nicht ausreichend an.

Empfehlung:

- 1) Der KVV hat gemeinsam mit den Aufgabenträgern und in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen den Text in redaktioneller Hinsicht noch einmal überarbeitet und eventuelle Argumentationsschwächen und Ungenauigkeiten bereinigt. Da die Stadt Karlsruhe den NVP in Übereinstimmung mit dem Nahverkehrsgesetz des Landes als zuständiger Aufgabenträger verabschiedet, hält der KVV die juristische Drohung des WBO für völlig aus der Luft gegriffen.
- 2) In enger Abstimmung zwischen Aufgabenträger und Verbund wurden die Linienbündel mittelstandsfreundlich konzipiert. Der KVV sieht keinen Anhaltspunkt für die vom WBO unterstellten Absichten.
- 3) Inhouse-Vergaben sind rechtlich möglich und liegen in der Zuständigkeit des Aufgabenträgers und nicht des WBO. Die Stadt Baden-Baden hat die Vorstellungen des WBO bei der Verabschiedung des NVP zurückgewiesen, der Landkreis Rastatt hat die Vorstellungen des WBO ebenfalls zurückgewiesen und behält auch die Regelungen für die Großen Kreisstädte Rastatt und Gaggenau bei.

- 4) 1.500 bis 2.000 Fahrgäste pro Tag gelten als Untergrenze für den Einstieg in planerische Überlegungen. Da die Verkehre ja über eine Standardisierte Bewertung auf den volkswirtschaftlichen Nutzen hin geprüft werden, sollte die Aussage im NVP beibehalten werden.
- 5) Völlig unverständlich ist, dass die Verkehrsunternehmen nicht ausreichend beteiligt werden. Ein erster Entwurf einer Linienbündelungskonzeption ist allen Verkehrsunternehmen im KVV bereits im Oktober 2005 vorgestellt worden mit der ausdrücklichen Aufforderung, Anregungen und Bedenken vorzubringen. Bis zum Beginn des Beteiligungsverfahrens im September 2006 sind ganze zwei Anregungen eingegangen. Im Beteiligungsverfahren sind lediglich sechs Stellungnahmen von Verkehrsunternehmen eingegangen. Im Landkreis Rastatt wurde kein einziger Kritikpunkt an den Linienbündeln vorgebracht, im Landkreis Karlsruhe wurde in Absprache mit den Verkehrsunternehmen ein Änderungsvorschlag mit einem weiteren kleineren Linienbündel erarbeitet.

RP Karlsruhe Abt. Umwelt

Stellungnahme vom 11.10.

Die Abteilung Umwelt regt an, folgende Punkte zu berücksichtigen:

bei Neuanschaffung von Fahrzeugen: Einhaltung der höchsten EURO-Abgasnorm und Ausrüstung mit Partikelfilter. Nachrüstung der Busflotte mit Partikelfilter, Berücksichtigung innovativer Antriebstechnologien bei der Fahrzeugbeschaffung, Aufnahme von Mindestanforderungen an Umweltstandards der eingesetzten Busse im Rahmen von Ausschreibungen für Streckenvergaben des ÖPNV an Subunternehmer.

Empfehlung:

Ein wesentlicher Punkt der unternehmerischen Freiheit besteht darin, die erforderlichen Fahrzeuge nach unternehmerischen Gesichtspunkten zu beschaffen. Vorgaben des Aufgabenträgers sind ohne eine gleichzeitige Beurteilung der Verkehre nach § 13 a PBefG (gemeinwirtschaftliche Verkehre) ausgesprochen bedenklich. Auch die Festlegung von Bedingungen bei Ausschreibungen von Subunternehmerleistungen sollten nur vom Unternehmer und nicht vom Aufgabenträger getroffen werden.

LAG Selbsthilfe behinderter Menschen Baden-Württemberg e. V.

Stellungnahme vom 17.10.

Die LAG bittet darum, dass die Planung und tatsächliche Ausgestaltung einzelner Baumaßnahmen bzw. die Durchführung von Modernisierungsmaßnahmen barrierefrei erfolgt.

Empfehlung:

Die Anregung ist bereits im NVP verankert.

VCD Verkehrsclub Deutschland

Stellungnahme vom 20.10.

- 1) Der VCD macht geltend, dass bei der Barrierefreiheit zeitliche Perspektiven bei der Umrüstung von Netz und Fuhrpark fehlen.
- 2) Bei den Qualitätsanforderungen für Bahnen (Anlage 3) fehlen Rollstuhl-Stellplätze.
- 3) Es fehlen Aussagen zur Fahrradmitnahme. Ist die Radmitnahme auf den Stadtbahnstrecken bspw. auch für Gruppen im Murgtal ausreichend?

Empfehlung:

- 1) Dies ist ein Manko des NVP, lässt sich aber wegen der verschiedenen Akteure (DB, AVG und VBK auf der Schiene und knapp 20 Linienkonzessionäre im Busbereich als Verkehrsunternehmen, dazu DB Station&Service und AVG sowie sehr

viele Städte und Gemeinden als Infrastrukturbetreiber) nur schwer fassen. Der KVV empfiehlt, auf eine zeitliche Zielprojektion zu verzichten.

- 2) Diese Forderung sollte sprachlich in die Anlage 3 integriert werden.
- 3) Die Fahrradmitnahme ist durch den Gemeinschaftstarif und die Vorgaben des Landes bzw. der NVBW eindeutig geregelt. Eine spezielle Aufnahme in den NVP wird nicht empfohlen. Auch im Murgtal gelten die allgemeinen Regeln des KVV. Bei Gruppen kann es immer zu Kapazitätsengpässen kommen. In der Regel ist der Fahrradtransport jedoch auch für Gruppen möglich.

Regionalverband Mittlerer Oberrhein Stellungnahme vom 24.10.

Der RVMO begrüßt das Ziel, den ÖPNV in der Region auf einem hohen Niveau zu erhalten bzw. auszubauen. Insbesondere die Übernahme des Anforderungsprofils aus dem NVEP in Kapitel 4 des NVP wird befürwortet.

Wegen der gleichen Fragestellung bezüglich der Auswirkung der demographischen Entwicklung wird die beabsichtigte Arbeitsgruppe (Siehe Kapitel Rahmenbedingungen) begrüßt und eine Mitarbeit bzw. enge Abstimmung angeboten.

Empfehlung:

Die Abstimmung mit dem RVMO bzw. die Zusammenarbeit in der Arbeitsgruppe wird unterstützt.

PRO BAHN Mittlerer Oberrhein Stellungnahme vom 25.10.

- 1) PRO BAHN unterstützt die Forderung nach Liniennetzplänen in den Bussen und regt an, die gleichen Pläne auch an den Haltestellen auszuhängen.
- 2) Haltestellenaushänge an allen Haltestellen im KVV sollten einheitlich aussehen und so ausgehängt werden, dass sie auch bei Dunkelheit lesbar sind.
- 3) Bei der Zielbeschilderung an Bussen sollte der Streckenverlauf an der rechten Fahrzeugseite aufgeführt sein. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Fahrziel auch bei Wechselanzeigen unverändert ständig lesbar bleibt.
- 4) Bei zu großem Fahrradansturm in der HVZ wird eine fahrscheingebundene Mitnahme empfohlen.
- 5) Als zukunftsweisend wird die Forderung verstanden, die Trasse Rastatt Richtung Wintersdorfer Brücke und Baden-Airpark freizuhalten.

Empfehlung:

- 1) Diese Forderung wurde bei den Standards für Haltestellen als Basisausstattung (Tabelle 5) aufgenommen.
- 2) Die grundsätzliche Sichtweise eines einheitlichen Erscheinungsbildes wird unterstützt. Bei Fahrplänen muss jedoch berücksichtigt werden, dass unterschiedliche Anforderungen und Erwartungen bestehen (Unterschied zwischen dichtem Stadtverkehr und Überlandverkehrslinien). Eine konkrete Aufnahme in den NVP sollte nicht angestrebt werden.
- 3) Diese Forderung ist vernünftig und wird bei modernen Wechselanzeigen bereits berücksichtigt.
- 4) Das Land schreibt eine kostenlose Fahrradmitnahme vor!
- 5) Die Wintersdorfer Strecke ist als AVG-Strecke noch gewidmete Eisenbahnstrecke. Die Realisierung einer Stadtbahn von Rastatt zum Baden-Airpark ist im mittel- bis langfristigen Planungshorizont weiterhin enthalten.

RP Karlsruhe Abt. Straßenwesen und Verkehr

Stellungnahme vom 26.10.

Keine Bedenken