

<b>BESCHLUSSVORLAGE</b>	Gremium:	<b>56. Plenarsitzung Gemeinderat</b>
STADT KARLSRUHE Der Oberbürgermeister	Termin: Vorlage Nr.: TOP:	<b>17.12.2013</b> <b>2013/0251</b> <b>19</b>
	Verantwortlich:	<b>öffentlich</b> <b>Dez. 6</b>
<b>Busterminal</b>		

Beratungsfolge dieser Vorlage	am	TOP	ö	nö	Ergebnis
Gemeinderat	17.12.2013	19	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

**Antrag an den Gemeinderat / Ausschuss**

Der Gemeinderat nimmt die Standortuntersuchung Busterminal zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung auf Grund der bisherigen Beratungen (u. a. im Planungsausschuss am 17.10.2013 und in der öffentlichen Bürgeranhörung am 07.11.2013) sowohl den Standort 2 als auch den Standort 3 vergleichend in die weiteren Planungsüberlegungen einzubeziehen.

Je nach Realisierungsmöglichkeit wird der Gemeinderat dann die abschließende Standortentscheidung fällen.

Finanzielle Auswirkungen				nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>
Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Finanzierung durch städtischen Haushalt	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeeinsparungen)		
Haushaltsmittel stehen nicht zur Verfügung					
Kontierungsobjekt:			Kontenart:		
Ergänzende Erläuterungen: <b>Kosten entstehen durch eine nachfolgende Bauentscheidung</b>					
ISEK Karlsruhe 2020 - relevant	nein <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/>		Handlungsfeld:		
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	nein <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/>		durchgeführt am		
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	nein <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/>		abgestimmt mit		

## **Anlass**

Bereits heute treten am Karlsruher Fernbusbahnhof südlich des Hauptbahnhofs wiederholt Verkehrsprobleme bei der Abwicklung des Busverkehrs auf, zudem schmälern mangelnde Möblierung und Dienstleistungen den Fahrgastkomfort und hinterlassen einen verbesserungswürdigen Eindruck auf ankommende Gäste. Mit der Liberalisierung des Fernbusverkehrs zum Jahresbeginn 2013 hat bereits eine Zunahme an Fahrten und Fahrgästen stattgefunden, dieser Anstieg wird sich durch den angekündigten Markteintritt weiterer Anbieter vermutlich fortsetzen. Unter diesen Rahmenbedingungen wird Fernbusverkehr eine zunehmende Bedeutung für Karlsruhe als Wirtschafts-, Tourismus- und Wissenschaftsstandort gewinnen.

Ein Neubau eines Busterminals mit erweiterter Kapazität und verbessertem Fahrgastkomfort erscheint daher geboten. Gleichzeitig bestehen an potenziellen Standorten konkurrierende Nutzungsabsichten, welche eine zeitnahe Entscheidung erforderlich machen.

## **Status Quo**

Gegenwärtig befindet sich der Karlsruher Busbahnhof an der Erschließungsstraße „Hinterm Hauptbahnhof“. Im öffentlichen Straßenraum sind hier in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs auf beiden Seiten der Fahrbahn je vier Haltebuchten in Längsrichtung angeordnet. Eine Bewirtschaftung oder Zufahrtsbeschränkung findet nicht statt, häufig sind Busbuchten durch illegal abgestellte Pkw blockiert. Diese Konflikte zwischen Fernbussen, Hol- und Bringfahrten, wartenden Nutzern, Gepäckverladungen und fließendem Verkehr führen gerade in Stoßzeiten wiederholt zu chaotischen Situationen.

Angefahren wird der Busbahnhof von Bussen im Fernlinienverkehr, Gelegenheitsverkehr und einzelnen Segmenten des Regionalverkehrs (z.B. Flughafenzubringer). Bei Bedarf wird hier außerdem der Schienenersatzverkehr des Hauptbahnhofs durchgeführt. Auf Grund der bestehenden Verkehrsregelung können hier außerdem Busse bis zu einer Stunde geparkt werden. Nahverkehr wird über den Busbahnhof nicht abgewickelt, dies geschieht über den Bahnhofplatz am Nordeingang. Nach dessen geplantem barrierefreien Umbau sollen die KVV-Bushaltestellen in die Victor-Gollancz-Straße verlagert werden.

Der Busbahnhof selbst verfügt nur über eine geringe Ausstattung, die eher einer größeren Bushaltestelle im Nahverkehr als einem Fernbusterminal entspricht. Gleichwohl stehen Busreisenden aufgrund der unmittelbaren Nähe die zahlreichen Dienstleistungen des Hauptbahnhofs zur Verfügung. Dort gibt es ferner Halte- und Parkmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr sowie ein umfangreiches Angebot an teilweise auch abschließbaren und überdachten Fahrradabstellanlagen. Außerdem bieten sich hervorragende Umsteigemöglichkeiten auf andere Verkehrsmittel im Sinne eines modernen Intermodalknotens.

## **Entwicklung Fernbusverkehr**

Noch bis 2012 unterlag der Fernbusverkehr in Deutschland starker Regulierung mit Schutzgesetzen zu Gunsten der Bahn. Diese Gesetze erlaubten Fernbusverbindungen nur im grenzüberschreitenden Verkehr sowie in wenigen Nischenmärkten.

Seit 2013 ermöglicht eine Gesetzesnovelle, Fernbuslinien innerhalb Deutschlands weitgehend dereguliert zu betreiben. In den wenigen Monaten unter neuer Rechtslage ist die Anzahl der Genehmigungen bereits sprunghaft gestiegen, bundesweit wie auch in Karlsruhe. Zudem gehen bei der Stadt Karlsruhe vermehrt Anfragen ein von Unternehmen und Verbänden zum heutigen Busbahnhof wie auch zu Ausbauplänen. Eine klare Aussage zur Bedarfsentwicklung ist aber Stand heute noch nicht möglich.

Busverkehr benötigt im Vergleich zur Bahn deutlich geringere Initialinvestitionen, entsprechend niedrig sind die Markteintritts- und -austrittsbarrieren des Fernbusverkehrs im Vergleich zur Bahn. Aus diesen Rahmenbedingungen heraus hat sich ein volatiler Markt mit zahlreichen Busreiseunternehmen verschiedenster Größe entwickelt. Nach den Erfahrungen auf anderen Märkten ist mittelfristig eine Konsolidierung zu erwarten, nach welcher wenige Anbieter verbleiben, die bundesweit und vermutlich auch international ein mehr oder weniger flächendeckendes Netz knüpfen werden. Zudem können verschiedenste Nischenanbieter auftreten.

Während die Bahn ein exklusives und starres Verkehrsnetz nutzt, teilen sich Fernbusse das deutlich feinmaschigere Straßennetz mit weiterem Wirtschafts- und Privatverkehr. Entsprechend sind Busse im Betrieb billiger und flexibler, häufig aber auch langsamer und unpünktlicher. Dementsprechend treten Fernbusse nur bedingt in Konkurrenz zur Bahn, zusätzlich entstehen neue Kundenpotenziale. Ohnehin weisen Fernbusse eine gute Umweltbilanz auf, die im Vergleich zur Bahn mindestens gleichwertig erscheint. Durch einen wachsenden Fernbusmarkt ist somit tendenziell eine Stärkung des Umweltverbunds zu erwarten, aber auch ein kundenfreundlicher Wettbewerb, der zu neuen und günstigeren Angeboten im öffentlichen Verkehr führt.

Einzelne deutsche Großstädte sind bereits mit modernen und leistungsfähigen Busterminals für diesen Zukunftsmarkt gerüstet, zu nennen sind hier etwa Hamburg, München oder Mannheim. Auch in zahlreichen anderen Kommunen wird intensiv über das Thema Fernbusverkehr diskutiert. Als führender Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort sowie als Zentrum einer wichtigen Tourismusregion sollte auch Karlsruhe die Chancen dieser Entwicklung ergreifen.

## **Standorte**

Gerade im Fernverkehr werden Reisen häufig mit mehr als einem Verkehrsmittel zurückgelegt, diese so genannte Intermodalität ermöglicht eine effiziente Verknüpfung der ökonomischen und ökologischen Vorteile der einzelnen Verkehrsmittel. Entsprechend sollte ein Fernbusterminal gut mit dem öffentlichen Nah- und Regionalverkehr, dem privaten Pkw, zu Fuß und mit dem Rad erreichbar sein. Ebenso wichtig ist für die Reiseunternehmer ein schneller Zugang zu den Bundesautobahnen. Zudem bilden eine

zentrale Lage, ansprechende Gestaltung und flankierende Dienstleistungen ein sympathisches Eingangstor für Karlsruhe, ziehen auch besser situierte Kundengruppen an und wirken sich positiv auf die soziale Kontrolle aus.

Aus diesen Gründen empfiehlt sich eine Verknüpfung des Busterminals mit dem Bereich des Hauptbahnhofs: Über die Südtangente sind die Bundesautobahnen und große Teile des Stadtgebiets schnell erreichbar, es bestehen hochwertige Umsteigebeziehungen zum Nah- und Regionalverkehr, zudem stehen für Umsteiger, Fußgänger und Radfahrer umfangreiche Abstellmöglichkeiten, Infrastruktur und Dienstleistungen zur Verfügung. Die hohe Frequentierung des Hauptbahnhofs mit Reisenden und Personal gewährleisten auch in Tagesrandlagen eine erhöhte soziale Sicherheit.

Entsprechend hat die Verwaltung Standorte in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof untersucht. Dabei haben sich drei Standorte als technisch umsetzbar erwiesen (Übersichtsplan in Anlage):

1. Ein Standort auf der Südseite der Victor-Gollancz-Straße.
2. Ein Standort direkt westlich des Südausgangs des Hauptbahnhofs.
3. Fläche zwischen der Ettlinger Allee, der Ettlinger Straße und der auszubauenden Güterbahnstraße (Bereich Bebauungsplanvorentwurf „Schwarzwald-, Fautenbruch-, Güterbahn-, Ettlinger Straße“).

Die Verwaltung hat im Zuge des laufenden Bebauungsplanverfahrens Schwarzwaldstraße Gutachten zum Verkehrsablauf südlich des Hauptbahnhofs erstellen lassen, dabei wurde auch das Verkehrsaufkommen eines Busbahnhofs berücksichtigt. Mit geeigneten Maßnahmen kann auch bei vollständiger Umsetzung der Bebauungspläne Hauptbahnhof Süd und Schwarzwaldstraße eine hinreichende Qualität im Kfz-Verkehrsablauf gewährleistet werden, dieses Ergebnis gilt für alle vorgeschlagenen Standortalternativen.

Alle drei Standorte bilden hochwertige Lagen im Sinne einer Vermarktung. Aus Gründen der Vergleichbarkeit wurde daher an allen Standorten durch das Büro Gerhardt Stadtplaner.Architekten die Integration des Busterminals in ein Büro-/Wohngebäude geprüft, die Pläne sind angefügt. Nicht im Fokus der Betrachtung stand bei der Prüfung die Kostenschätzung für die Realisierung der Maßnahme. Im Folgenden werden die Standorte einzeln vorgestellt, wichtige Ergebnisse sind außerdem tabellarisch zusammengefasst.

### **Standort 1: Victor-Gollancz-Straße**

Auf der Südseite der Victor-Gollancz-Straße befinden sich gegenwärtig Abstellanlagen für Pkw und Fahrräder. Um die nötige Tiefe für die Anlage von Bussteigen zu erreichen, müsste zudem ins angrenzende Bahngelände eingegriffen werden, wo gegenwärtig aufgelassene Gleisflächen liegen. Das Gelände befindet sich größtenteils in DB-Eigentum, die Eigentümerin hat für diesen Bereich einen Investorenwettbewerb ausgeschrieben.

Die fußläufige Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs und des Albtalbahnhofs sind unmittelbar gegeben, besonders günstig ist die Nähe zu Bussen, Stadt- und Straßenbahnen auf

der Nordseite des Hauptbahnhofs; die verhältnismäßig weite Entfernung zum Südausgang erscheint daher irrelevant. Inwiefern die Nähe des Busterminals zur gegenüberliegenden Wohnbebauung eine ausreichende soziale Kontrolle mit sich bringt, kann derzeit abschließend nicht beurteilt werden. Mit Beeinträchtigungen der Bewohner durch das Busterminal ist dagegen zu rechnen.

Der Entwurf sieht elf Bussteige vor, eine Überbauung des Terminals ist ebenfalls möglich. Die reguläre Zufahrt ist nur vom Süden möglich, dies entspricht auch der Herkunft der meisten Fernbusse von den Bundesautobahnen über die Südtangente. Für außergewöhnliche Ankünfte aus anderen Richtungen ist über eine Not-Zufahrt zumindest ein Teil der Bussteige erreichbar (vgl. Plan).

Problematisch ist die Integration der KVV-Linienbusse. Diese halten bisher auf dem Bahnhofplatz, müssen jedoch mit dessen barrierefreien Umbau in die Victor-Gollancz-Straße verlegt werden. Da vier Linien sowie der Messebus am Bahnhof beginnen und enden sowie Ruhezeiten anfallen können, wären fünf Halteplätze für den Nahverkehr direkt im Straßenraum wünschenswert. Aufgrund der notwendigen Zu- und Ausfahrten sind diese nicht alle realisierbar. Mit dem Ausbau der KVV-Haltestellen würden auch die heutigen bewirtschafteten Kurzparkplätze entfallen und somit nicht dem Busterminal zur Verfügung stehen.

Aufgrund der genannten Nachteile hat der Planungsausschuss am 17. Oktober 2013 mehrheitlich die weitere Verfolgung dieses Standorts abgelehnt. Die Stadt Karlsruhe verfolgt daher keine Verhandlungen mehr mit der Eigentümerin der Flächen bezüglich der Errichtung eines Busterminals.

## **Standort 2: Hauptbahnhof Süd**

Dieser Standort liegt direkt nördlich des heutigen Busbahnhofs und somit unmittelbar neben dem Südausgang des Hauptbahnhofs. Im Sinne eines Intermodalknotens können Reisende Hauptbahnhof und Busterminal jeweils unmittelbar und weitgehend wettergeschützt erreichen. Dies gilt auch für angrenzende Tiefgaragen, Fahrradabstellanlagen, Gastronomie und Dienstleistungen. Die soziale Sicherheit ist durch die Frequentierung des Hauptbahnhofs und die Personalpräsenz auch in Tagesrandlage und am Wochenende gewährleistet. Umgekehrt können auch Bahnreisende insbesondere der südlich gelegenen Gleise von Dienstleistungen oder Gastronomie am Busterminal profitieren.

Die Grundfläche des Standorts erlaubt den Bau von elf Bussteigen. Ein- und Ausfahrt des Busterminals sowie die Tiefgaragenrampe sind baulich getrennt, was einen flüssigeren Verkehrsablauf und eine separate Bewirtschaftung des Busterminals mit Schranke ermöglicht. Entlang der Straße „Hinterm Hauptbahnhof“ können Kurzparker in unmittelbarer Nähe des Busterminals für das Bringen und Abholen von Busreisenden angeboten werden. Die Straße Hinterm Hauptbahnhof muss aufgrund der neuen Nutzungen, die der Bebauungsplan Hauptbahnhof Süd ermöglicht, ausgebaut werden. Damit ist auch eine Befahrbarkeit für Reisebusse gewährleistet.

Eine repräsentative Fassade und ein ansprechender Eingangsbereich für die gewerblichen Nutzungen in höheren Etagen sind auch bei der Integration des Busterminals in dem Gebäude möglich. Bedenken bestehen jedoch in Hinblick auf die angestrebte Gesamtvermarktung des westlich des Bahnhofplatzes gelegenen Areals. Neben den denkmalgeschützten Hallen käme der Busbahnhof als zweite Erschwernis hinzu mit vermutlich negativem Einfluss auf den Wert der städtischen Fläche und die zukünftigen Nutzflächen. Vorplanungen gehen zudem von einer Durchlässigkeit für die Nutzer des Gebietes aus. Ein Busbahnhof könnte zu einer trennenden Wirkung beitragen. Da die Entwicklung in einem zukünftig hoch verdichteten Areal stattfinden würde, ließen sich konzeptionelle Änderungen mit baulicher Relevanz nur bedingt verwirklichen.

Die Stadt Karlsruhe ist Eigentümerin der gesamten Fläche, allerdings besitzt die Deutsche Bahn vertragliche Mitspracherechte bezüglich der Nutzung. In Gesprächen hat die DB die Errichtung eines Busterminals an diesem Standort grundsätzlich begrüßt.

Für diesen Standort lässt sich zusammenfassend als größter Vorteil die unmittelbare Nähe zum Hauptbahnhofsgebäude und dessen Einrichtungen konstatieren.

### **Standort 3: Güterbahnstraße**

Eingerahmt von der Ettliger Allee, Ettliger Straße, Fautenbruch- und Güterbahnstraße befinden sich gegenwärtig Brachflächen, die im Zuge des Bebauungsplanentwurfs „Schwarzwaldstraße“ erschlossen werden sollen. Die Eigentümerin aurelis hat in Verhandlungen mit der Stadt grundsätzliche Verkaufsbereitschaft signalisiert.

Aufgrund der geringen Tiefe der Flächen muss die Einfahrt in die Bussteige direkt von der Güterbahnstraße erfolgen, was eine Bewirtschaftung mit automatisierter Abschränkung erschwert; für die Verbindung der beiden Baufelder muss in die dazwischen eingeplante Grünfläche neu strukturiert werden. Dafür ermöglichen die zwei Flächen in der Summe 14 Bussteige, also drei mehr als die Alternativstandorte, solange keine Hochgarage damit verknüpft wird. Der Bebauungsplanentwurf sieht südlich der Güterbahnstraße eine Grünfläche vor, bei Verwirklichung des Busterminals sollten hier Kurzparker angeboten werden. Diese Fläche könnte in zwei Bauabschnitten bebaut werden. Damit könnte auf die derzeit noch nicht absehbare Entwicklung der Branche reagiert werden.

Vom Südausgang des Hauptbahnhofs ist das Gelände auf kürzestem Wege 240 m entfernt. Eine Barrierewirkung stellt die viel befahrene Schwarzwald-/Ettliger Straße dar. Deshalb wurde im Planungsausschuss im Juli ein Verkehrskonzept südlich des Hauptbahnhofs empfohlen, das eine unterirdische Verbindungsoption zwischen Güterbahnstraße und der Straße Hinterm Hauptbahnhof östlich der Ettliger Allee vorsieht. Diese Verbindung wäre sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für Fußgänger zu konzipieren, wodurch eine verbesserte Fußgängerverbindung zwischen Busterminal und Hauptbahnhof erzielt werden könnte.

Die zahlreichen Dienstleistungen des Hauptbahnhofs sind dort gegenwärtig stark auf die Nordseite fokussiert und stehen den Busterminalnutzern aufgrund der Entfernung

nur bedingt zur Verfügung. Sinnvoll wäre daher, an Standort 3 eine Kombination aus einem Busterminal (Ebene 0), einer Parkierungsebene (Ebene 1) und Büronutzungen (Ebenen 2-4) zu konzipieren mit begleitenden Infrastrukturangeboten wie Toiletten und Kiosk.

Als wesentlicher Vorteil an diesem Standort lässt sich das großzügige Platzangebot feststellen. Zudem bestehen hier gegenwärtig keine konkreten alternativen Nutzungsabsichten, was eine Planung erleichtern würde.

### **Beurteilung der Standortalternativen und Bürgerbeteiligung**

An allen drei Standorten ist technisch die Integration eines Busterminals in ein gewerblich genutztes Gebäude grundsätzlich möglich. Im Planungsausschuss am 17. Oktober 2013 wurde mehrheitlich der Standort 1 in der Victor-Gollancz-Straße abgelehnt. Es verbleiben somit Standorte 2 und 3. Die Verwaltung gibt aufgrund der individuellen Vor- und Nachteile noch keine Standortempfehlung ab, die Entscheidung soll zu einem späteren Zeitpunkt im Gemeinderat fallen.

Die IHK Karlsruhe spricht sich aufgrund der besseren Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern für Standort 2 aus, unter der Voraussetzung, dass die praktischen Anforderungen der Busunternehmer an einen Busterminal dort auch erfüllt werden können. Der Internationale Bustouristik-Verband RDA, der Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer sowie mehrere Bus- und Reiseunternehmen plädieren aufgrund der Nähe zum Hauptbahnhof ebenfalls für Standort 2, die Entfernung von Standort 3 zum Hauptbahnhof wird als nicht akzeptabel erachtet. Die Arbeitsgemeinschaft Karlsruher Bürgervereine e.V. empfiehlt dagegen Standort 3, da in diesem Falle von einem besseren Verkehrsfluss ausgegangen werde.

Die Stadt Karlsruhe hat am 7. November 2013 eine Bürgeranhörung organisiert, um die Öffentlichkeit zu informieren und vor der politischen Entscheidung die Möglichkeit zu geben, Anregungen, Verbesserungsvorschläge und Bedenken zu äußern. Bei dieser Veranstaltung wurde auf das ablehnende Votum des Planungsausschusses gegen Standort 1 hingewiesen. Die meisten Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger favorisierten Standort 2, während zu Standort 3 Bedenken geäußert wurden wegen der Entfernung zum Hauptbahnhof, der sozialen Kontrolle und eines befürchteten Mangels an Infrastruktur und Dienstleistungen. Insbesondere für ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen wurde die Erreichbarkeit von Standort 3 kritisch gesehen.

### **Anlagen**

- Tabellarischer Standortvergleich
- Übersichtsplan
- Pläne Busterminal im Erdgeschoss für alle drei Standorte
- Schnitt für alle drei Standorte

Beschluss:

## Antrag an den Gemeinderat

Der Gemeinderat nimmt die Standortuntersuchung Busterminal zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung auf Grund der bisherigen Beratungen (u. a. im Planungsausschuss am 17.10.2013 und in der öffentlichen Bürgeranhörung am 07.11.2013) sowohl den Standort 2 als auch den Standort 3 vergleichend in die weiteren Planungsüberlegungen einzubeziehen.

Je nach Realisierungsmöglichkeit wird der Gemeinderat dann die abschließende Standortentscheidung fällen.

Hauptamt - Ratsangelegenheiten -

6. Dezember 2013