

VBK Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH

V2-PL

Tullastraße 71, 76131 Karlsruhe, Germany, T +49 (0) 721 6107-0, F +49 (0) 721 6107-5009

info@vbk.karlsruhe.de, www.vbk.info

Tram 1, 2, 6 und S4, S5, S7, S8 Haltestelle: Tullastraße/Verkehrsbetriebe



VBK GmbH, Postfach 1140, 76001 Karlsruhe

Stadt Karlsruhe
Umwelt- und Arbeitsschutz
Fr. Bregulla
76124 Karlsruhe

Reinhard Bickelhaupt, V2-PL/Bi/May
reinhard.bickelhaupt@vbk.karlsruhe.de

T +49 (0)721 6107 5100
F +49 (0)721 6107 5109

Karlsruhe, 13.05.2019

Lärmaktionsplan – Anpassung an aktuelle Rechtsprechung

Ihre Nachricht vom 09.04.2019, Ihr Zeichen

Sehr geehrte Frau Bregulla,
sehr geehrte Damen und Herren,

zu Ihrem Vorschlag zur Anpassung des LAP an die aktuelle Rechtsprechung nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Dankenswerter Weise hatten Sie uns die in der Vorlage erwähnte, von der Hochschule Karlsruhe durchgeführte Wissenschaftliche Untersuchung zu Auswirkungen einer Temporeduzierung auf den ÖPNV zur Kenntnis zukommen lassen. Die Schlussfolgerungen der Studie können wir zum Großteil nachvollziehen und auch mittragen. Allerdings weicht der zusammenfassende Tenor der Studie recht deutlich von der Formulierung in Ihrem Erläuterungstext ab. Beispielsweise fehlen in Ihrer Vorlage folgende relevante Kernaussagen der Studie, die für die sachliche Auseinandersetzung mit diesem Thema wichtig sind:
 - a. Die Studie bezieht sich ausschließlich auf Busverkehre. Eine direkte Übertragung der Untersuchung auch auf Schienenverkehre ist gerade wegen der Besonderheit des schienengebundenen ÖPNV nicht statthaft und wird in der Studie auch nicht erwähnt.
 - b. Die Fahrzeitverlängerung von 20 Sek/km stellt einen Mittelwert dar, der „für eine überschlägige Ersteinschätzung (...) herangezogen werden kann“. Für die Beurteilung der Auswirkungen auf den Fahrplan oder die Umlaufzeiten sind aber nicht die Mittelwerte maßgebend, sondern die oberen Werte.
 - c. Als „kritische Streckenabschnitte“, die von Fahrzeitverlängerungen tendenziell stärker betroffen sind, werden u.a. solche mit „Maßnahmen zur ÖPNV-Bevorrechtigung“ genannt.
 - d. Bei fahrplanrelevanten Fahrzeitzunahmen ist zu prüfen, ob Kompensationen an anderer Stelle möglich sind. Wenn dies nicht möglich ist, sollte auf Tempo 30 ver-

Firmensitz:
Tullastraße 71, 76131 Karlsruhe
HRB 107847 Amtsgericht Mannheim

Geschäftsführer:
Dr. Alexander Pischon/Ascan Egerer
Vorsitzender des Aufsichtsrates:
Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

Bankverbindung:
Sparkasse Karlsruhe/Ettingen
IBAN: DE26 6605 0101 0010 3399 01
BIC: KARSDE66

zichtet werden oder es wird der Einsatz eines weiteren Fahrzeugs (mit der Konsequenz von erheblichen dauerhaften Sprungkosten) nötig.

- e. Die Fahrzeitverlängerung darf nicht zur Gefährdung von Anschlussverbindungen führen.

Unter diesen Randbedingungen beurteilen wir die entsprechenden Abschnitte wie folgt:

2. Die Abschnitte 14 (Karlstraße zwischen Jolly- und Ebertstraße) und 11 (Rüppurrer Straße zwischen Tivoli und Baumeisterstraße) betreffen unmittelbar den Bahnverkehr. Der Gleiskörper ist in beiden Fällen straßenbündig, Regelungen für den Straßenverkehr gelten deshalb uneingeschränkt für die Bahnen. Die Länge der Abschnitte beträgt zwischen 670 m und 870 m, als Fahrzeitverlust durch eine Begrenzung von 50 auf 30 km/h ist jeweils von rund 30 s pro Fahrt und Richtung auszugehen, also durchaus auch für Kunden signifikant spürbar. Die Strecken (11) und (14) stellen wichtige und von Bahnen hoch frequentierte zentrale Abschnitte im VBK-Netz dar.
3. Der Abschnitt 1 (Durmersheimer Straße) betrifft die Buslinien 60 (halbe Strecke) und 62 (ganz). Die jetzt zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h kann auch gut gefahren werden, da Parken nur auf Seitenflächen neben der Fahrbahn zulässig und die Strecke damit zumeist frei von Hindernissen ist. Die Einschätzung des Umweltamtes unter Berufung auf die schon genannte Arbeit, eine dort mit 20 s / km berechnete Verzögerung sei aufgrund von Streuungen „nicht wahrnehmbar“, ist eine rein subjektive Bewertung. Die Studie kommt – mit Streuung – zu einer Verlängerung von bis zu 48 Sekunden, und im Mittel zu 30 s pro Fahrt und Richtung (s.o.). Für die Pünktlichkeit der Linie 62 wäre dieser Zeitverlust durch die Geschwindigkeitsreduzierung sehr nachteilig, die Linie leidet heute schon unter vielfältigen Störeinflüssen, die die Pünktlichkeit sehr beeinträchtigen (stark streuende Haltezeiten an Signalanlagen, lange Tempo-30-Abschnitte, Störanfälligkeit rund um Bulacher Kreuz und Ebertstraße).
4. Die Abschnitte 4 (Badener Straße) und 10 (Hohenwettersbach) betreffen beide die Linie 24. Zusammengenommen ist damit eine Streckenlänge von rund 1.500 m betroffen. Pro Fahrt und Richtung führt dies voraussichtlich zu einem Fahrzeitmehrbedarf von rund 45 bis 60 s. Um die Linie mit der Anschlussbindung am Zündhütte und in Durlach Turmberg im Rahmen des bestehenden Fahrplans weiter betreiben zu können, muss diese Fahrzeitverlängerung kompensiert werden. Einzige Möglichkeit dazu ist die Aufhebung des vor einigen Jahren auf langjährigen Wunsch von Betroffenen eingerichteten zusätzlichen „Schlenkers“ über die Straße des Roten Kreuzes zur Verbesserung der Erschließung der Bergwaldsiedlung.
5. Die Abschnitte 7 (Grünwettersbach), 8 (Palmbach) und 9 (Stupferich) betreffen alle die Linie 47/55. Diese Linien, die betrieblich als eine durchgehende Linie gefahren wird, war bereits zurückliegend von mehreren Beschränkungen betroffen (insbesondere die 20-km/h-Regelung in Wolfartsweier, ferner im Bereich der Kriegsstraße und demnächst in der Steinhäuserstraße auf der Linie 55). Ganz aktuell (Mai 2019) besteht die tagesdurchgängige Beschränkung auf 30 km/h wegen der Autobahnbaustelle auf der A8. Die Erfahrungen der ersten Tage haben gezeigt, dass die neue Regelung trotz Kompensation durch weitgehend durchgehend angeordnete Halteverbote auch zu Zeiten ohne Stau zu einer Fahrzeitverlängerung von rund 2 min. pro Richtung führt. Jetzt versuchen wir mit Einsatz eines zusätzlichen Busses im Umlauf trotzdem einen stabilen Betrieb zu ermöglichen.

Wenn – wie im LAP-Konzept vorgeschlagen – die Beschränkung auf 30 km/h in den genannten Abschnitten dauerhaft angeordnet wird, würde dieses zusätzliche Fahrzeug dann dauer-

haft erforderlich. Die VBK müssten somit zur Kompensation der Auswirkungen einer LAP-Maßnahme, die durch ihre Fahrzeitverlängerung ohnehin die ÖPNV-Attraktivität spürbar senkt, sogar noch Mehrkosten von rund 300.000 EUR pro Jahr übernehmen. Dies ist für die VBK nicht akzeptabel.

6. Der Abschnitt 17 (Rittnertstraße zwischen Dürrbachstraße und B3) betrifft die Buslinie 23 (auf einer Länge von rund 500 m). Auch eine Reduzierung der Geschwindigkeit nur nachts auf 30 km/h hätte zur Folge, dass die heute angewendete verkürzte Fahrzeit in den Schwachlastzeiten (die in einer Durchfahrt an Haltestellen, an denen zu diesen Zeiten oftmals kein Aus- oder Zustieg erfolgt, begründet ist), so nicht mehr angewendet werden könnte. Damit platzt der Anschluss in Durlach Turmberg auf die Tram-Linie 1: wird der Anschluss stadtauswärts weiterhin sichergestellt, kommt der Bus ca. 2 bis 3 min. später als heute wieder von Stupferich zurück, damit würde gerade der Anschluss stadteinwärts verpasst und die Fahrgäste müssten 20 min. auf die nächste Bahn warten.

Unkritisch sehen wir folgende Aussagen der Vorlage:

- Zu den Abschnitten 2 (Eckener und Michelinstraße), 13 (Kaiserallee – Rheinstraße) und 16 (Herrenalber Straße): hier verfügen die im Straßenraum liegenden Bahnstrecken über einen besonderen Bahnkörper und nehmen deshalb gemäß BOStrab nicht am Straßenverkehr teil (2 und 13) bzw. ist eine EBO-Strecke (16). Im Straßenraum angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkungen haben deshalb für den Bahnverkehr keine Bindungswirkung.
- Abschnitt 15 (Moltkestraße) wird von der Bahn nur im Abschnitt Blücherstraße bis Hertzstraße befahren. Nachts fahren die Bahnen mit Rücksicht auf die anliegenden Kliniken in diesem Abschnitt bereits seit sehr vielen Jahren nur 30 km/h.
- Zu Abschnitt 12 (Grötzingen Augustenburgstraße): dieser wird zwar von der (Quartiers-) Buslinie 22 genutzt, die Auswirkungen werden als eher geringfügig eingeschätzt.
- Zu den Abschnitten 3 (Abschnitt der Rheinhafenstraße in Daxlanden, 6 (Kriegsstraße zwischen Reinhold-Frank-Straße und Weinbrennerplatz) und 5 (Reinhold-Frank-Straße): hier sind die VBK nicht betroffen.

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf den von uns als kritisch bewerteten Abschnitten können wir deshalb allenfalls dann mittragen, wenn jeweils gleichzeitig mit Erlass der Reduzierung wirksam kompensierende beschleunigende Maßnahmen für die betroffenen Linien umgesetzt sind. Dies können jeweils im Einzelfall z. B. eine deutlich verbesserte Beschleunigung an Signalanlagen sein, die Anpassung von Vorfahrtsregelungen (z. B. Aufhebung noch bestehender Rechts-vor-Links-Regelungen im Busverkehr), die Schaffung von Busspuren (z.B. auf der Südtangente zur Kompensation von Fahrzeitverlängerungen der Linien 44 und 47) oder Beschränkungen des ruhenden Verkehrs (z. B. Unterbindung des „Baumscheibenparkens“ auf ÖPNV-Strecken, die zu häufigem Abwarten des Gegenverkehrs führen, oder einseitige Anordnung von Halteverbieten in Abschnitten, in denen Busse oftmals nur in Millimeterarbeit im Schrittempo extrem schmale Fahrgassen passieren müssen).

Im Übrigen sollte die Stadt bei der weiteren Behandlung dieses Themas auch berücksichtigen, dass sich jede Fahrzeitverlängerung rechnerisch im Verkehrsumlegungsmodell negativ auf die Attraktivität und damit auch auf die Inanspruchnahme des ÖPNV auswirkt. Dies bedeutet eine Verlagerung vom ÖPNV auf den IV sowie einen Verlust an Tarifeinnahmen. Solche negative verkehrliche wie finanzielle

Effekte müssen unseres Erachtens den Entscheidungsgremien gegenüber ebenso kommuniziert werden wie der erhoffte positive Effekt einer Lärmreduzierung. Eventuellen Vorhaltungen, dies sei nur eine rein theoretische Betrachtung zum Modal Split, die für die Praxis keine Bedeutung habe, ist zu entgegnen, dass auch die dem Lärmaktionsplan zugrundeliegenden Schallberechnungen rein fiktiv sind und die Realität z.T. unzutreffend abbilden (z.B. Schienenlärm in Haltestellenbereichen: Ansatz der vollen Streckengeschwindigkeit; fehlende Abschirmwirkung durch Bahnsteigkanten etc.). Grundsätzlich stehen die in Erwägung gezogenen Geschwindigkeitsreduzierungen für den ÖPNV des Weiteren im klaren Widerspruch zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Karlsruhe, in dem zum Beispiel festgehalten ist: *„Der ÖPNV übernimmt in Karlsruhe und Umland seit Jahren eine tragende Rolle im Verkehrsgeschehen und gilt bundesweit als vorbildlich. Im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung ist diese Rolle durch Maßnahmen zur weiteren Attraktivitätserhöhung zu festigen, wie es auch im Klimaschutzkonzept Karlsruhe 2009 gefordert und in der Machbarkeitsstudie „Klimaneutrales Karlsruhe 2050“ vorgeschlagen wird.“*

Mit freundlichen Grüßen

VBK - Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'i.V. Bickelhaupt'.

i.V. Dr. Reinhard Bickelhaupt
Leiter Planungsabteilung