

Vorlage Nr.: 2024/0619

Verantwortlich: **Dez. 1**

Dienststelle: **VBK**

Sachstand zur ÖPNV-Anbindung in der Südstadt-Ost Anfrage: CDU

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Gemeinderat	16.07.2024	28	Ö	Kenntnisnahme

Kurzfassung

1. Wie bewertet die Stadtverwaltung die Straßenbahnanbindung in der Südstadt-Ost?

Die Südstadt-Ost ist heute über die Tramtrassen in der Ludwig-Erhard-Allee (Norden) und in der Rüppurrer Straße (Westen) erschlossen. Die wichtigsten Ziele der Stadt sind somit mit den Tramlinie 3 (Hbf Karlsruhe) und 5 (Kriegsstraße, Weststadt) direkt erreichbar. Aufgrund langer Zugangswege und mangelhafter Erschließung des östlichen Bereichs, insbesondere rund um die Luisenstraße, ist die Verbesserung der ÖPNV-Erschließung erforderlich. Eine ergänzende Tramtrasse im Südosten entlang der Stuttgarter Straße als Tangentialstrecke kann das Defizit ausräumen und neue Direktverbindungen schaffen.

2. Wie lautet der aktuelle Sachstand zur geplanten Tramlinie vom Oststadtkreisel über die Stuttgarter Straße bis zum Tivoli?

Die für den Vorentwurf des Bebauungsplans "Südlich Stuttgarter Straße" erstellte Trassierung hat den Status einer ersten, überschlägigen Vorplanung, im nächsten Schritt ist eine detaillierte Vorplanung zu erarbeiten, insbesondere für die Anschlussbereiche.

3. Mit welchen Kosten ist zu rechnen?

Zum jetzigen Zeitpunkt kann noch keine belastbare Kostenschätzung erstellt werden. Es bedarf zunächst einer abgeschlossenen Vorplanung, um die voraussichtlichen Investitionskosten zu ermitteln.

Neben den Investitionen in die Infrastruktur müssen zudem die zusätzlichen und dauerhaften Betriebskosten durch den Gemeinderat freigegeben werden.

4. Wie gestaltet sich der gegenwärtige Zeitplan? Wann könnte mit den Bauarbeiten begonnen werden? Wann könnten die Tramlinie fertiggestellt sein?

Die Straßenbahnerschließung wird im Stadtgebiet als vordringliches Vorhaben eingestuft, für das die Vorplanung wieder aufgenommen und vervollständigt werden soll. Voraussetzung hierfür ist der Beschluss des Bebauungsplans sowie die Behebung der schienenengebundenen Kapazitätsengpässe, insbesondere zwischen Albtalbahnhof und Hauptbahnhof, da sonst keine zusätzlichen Linien aufgenommen werden können.

Ein konkreter Realisierungszeitraum ist nach heutigem Kenntnisstand noch nicht absehbar.

Ergänzende Erläuterungen

1. **Wie bewertet die Stadtverwaltung die Straßenbahnanbindung in der Südstadt-Ost?** Das politisch gesteckte Ziel zur Verdoppelung der Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030 unterstreicht die Schlüsselrolle des ÖPNV bei der Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor. Die Stadt Karlsruhe greift dieses Ziel im Klimaschutzkonzept auf. Bei den benannten Maßnahmen wird der Netzausbau als die wichtigste Maßnahme zur Erreichung der Zielsetzung genannt. Die umfassende Abdeckung des Stadtgebietes ist zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV elementar.

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Karlsruhe und der Nahverkehrsplan des KVV setzen das Ziel mindestens 80% der Siedlungsfläche mit dem ÖPNV zu erschließen. Hierbei werden in der Kernstadt Karlsruhes Erschließungsradien mit $R = 400\text{ m}$ um die Tramhaltestellen angesetzt. Unter Berücksichtigung dieser Eingangsgrößen zeigt sich, dass die Südstadt-Ost in weiten Teilen bereits erschlossen ist, lediglich entlang der Stuttgarter Straße gibt es weniger gut erschlossene Bereiche und somit Verbesserungspotential (vgl. Abbildung).

Aufgrund der dichten Besiedlung und des daraus folgenden großen Fahrgastpotentials in der Südstadt-Ost zählt die Tramstrecke in der Stuttgarter Straße zu den als vordringlich eingestuften Maßnahmen des Ergänzungsbandes der Netzkonzeption 2020/2030. Zusätzlich bietet diese südöstlich des Zentrums gelegene Tangentialstrecke die Möglichkeit neue und schnelle Direktverbindungen zu schaffen, durch Netzverknüpfungen Redundanzen im Gesamtsystem zu erhöhen und somit im Störungs- oder Umleitungsfall die Verfügbarkeit insgesamt zu verbessern. Die oben genannte Zielsetzung ist nur mit einem attraktiven und zuverlässigen ÖPNV-Angebot möglich.

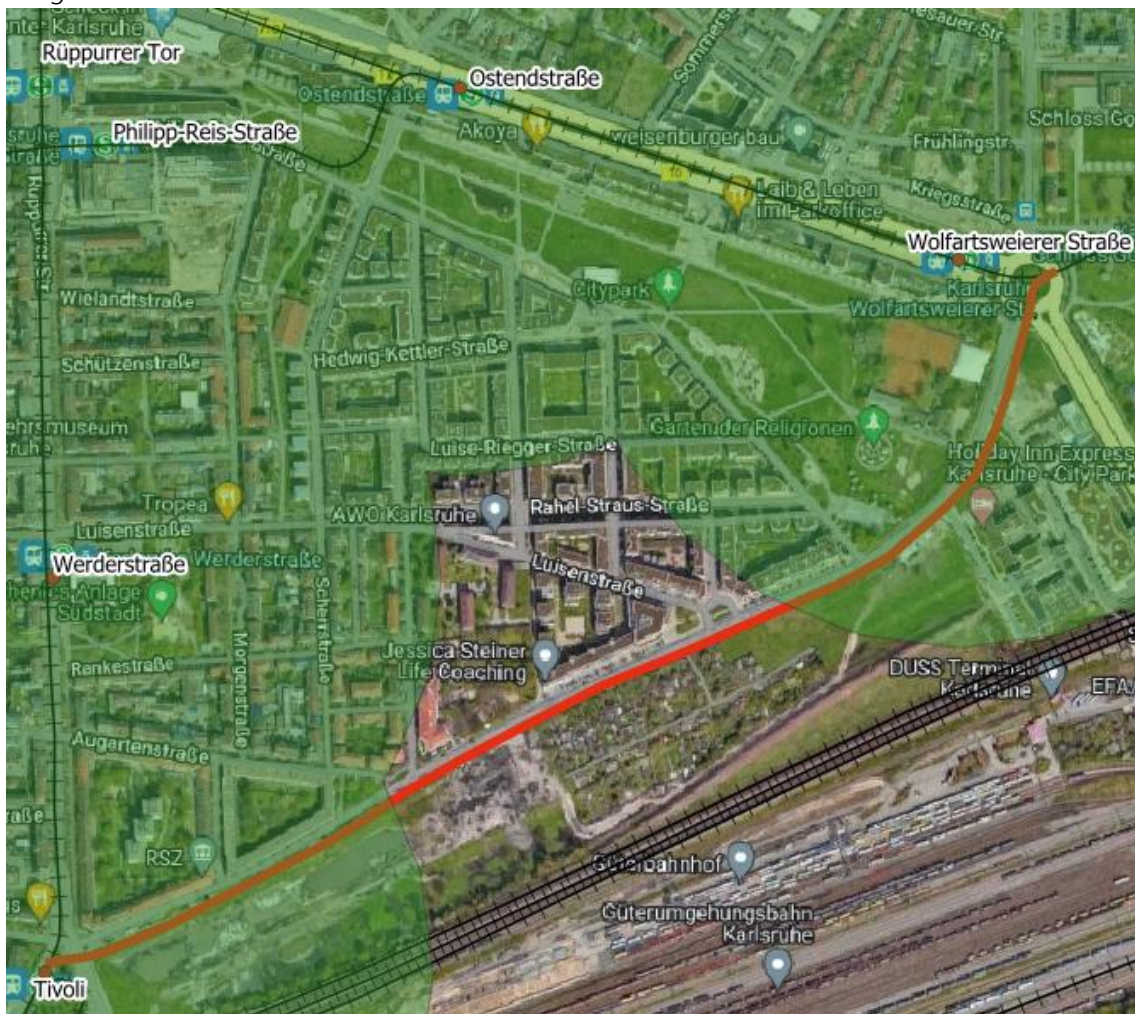


Abbildung 1: Erschließung der Südstadt-Ost, Grün = Erschließungsradien $R = 400\text{ m}$, Rot = Tram Stuttgarter Straße, Schwarz = Tramnetz Bestand (Quelle: Eigene Darstellung, googlemaps 2024)

1. Wie lautet der aktuelle Sachstand zur geplanten Tramlinie vom Oststadtkreisel über die Stuttgarter Straße bis zum Tivoli?

Für die Neuaufstellung des Bebauungsplans "Südlich Stuttgarter Straße" wurde der gesamte Verkehrsraum überplant. Auf Forderung der Stadtverwaltung haben die VBK eine detaillierte Trassierung erarbeitet, um den freizuhaltenen Korridor für eine später zu realisierende Tramtrasse auf das erforderliche Minimum zu reduzieren. Hierfür wurden insbesondere die Anschlussbereiche am Tivoli mit Erhalt der vorhandenen Wendeschleife sowie am Oststadtkreisel mit Anbindung an die vorhandene Südostbahn durch den Otto-Dullenkopf-Park als Zwangspunkte untersucht. Im Bereich der Stuttgarter Straße selbst ist durchgehend ein besonderer Bahnkörper südlich bzw. südöstlich der Kfz-Fahrbahn vorgesehen. Auf dem Streckenabschnitt sind zwei barrierefreie Haltestellen im Bereich der Einmündung Luisenstraße / Amalie-Baader-Straße und Augartenstraße / Sybelstraße vorgesehen, die mit signaltechnisch gesicherten Fußgängerquerungen über Gleise und Straße an das übergeordnete Wegenetz angeschlossen sind. Durch die zentrale Lage und die direkt auf die Haltestellen ausgerichtete Fußwegführung erhält auch der heute noch nicht gut erschlossene Teil der Südstadt-Ost kurze Zugangswege zu dem ÖPNV.

2. Mit welchen Kosten ist zu rechnen?

Für ein Vorhaben einer solchen Größenordnung können Zuwendungen des Landes und / oder des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) beantragt werden. Nach derzeitigem Kenntnisstand ist davon auszugehen, dass 50% der Baukosten gefördert werden können, sofern dem Vorhaben ein positiver Nutzen-Kosten-Index nachgewiesen werden kann. Hierfür bedarf es einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung. Da sich die Verkehrserschließung im Vergleich zum Status Quo durch eine solche Straßenbahntrasse jedoch deutlich verbessern wird, ist es sehr wahrscheinlich, einen NKI > 1 zu erreichen.

Neben der Investition in die Infrastruktur müssen zudem die zusätzlichen und dauerhaften Betriebskosten finanziert werden. Dies ist zumindest in der aktuellen finanziellen Situation der VBK und der Stadt nur durch eine explizite Freigabe des Gemeinderats möglich.

3. Wie gestaltet sich der gegenwärtige Zeitplan? Wann könnte mit den Bauarbeiten begonnen werden? Wann könnte die Tramlinie fertiggestellt sein?

Ein konkreter Realisierungszeitraum ist nach heutigem Kenntnisstand noch nicht absehbar. Die im Bebauungsplan „Südlich Stuttgarter Straße“ und im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Karlsruhe festgesetzte Freihaltetrasse für den Lückenschluss des schienengebundenen ÖPNV ist als vordringliches Vorhaben eingestuft, für das die Vorplanung begonnen werden soll.

Voraussetzung für eine zusätzliche Tramlinie über die Stuttgarter Straße erfordert jedoch vorher zwingend die Beseitigung der Kapazitätsengpässe im Stadtgebiet Karlsruhe. Abhängig von einer möglichen Linienführung ist mindestens der Kapazitätsausbau zwischen Hauptbahnhof und Albtalbahnhof einschließlich barrierefreiem Ausbau der beiden verkehrswichtigen Umsteigepunkte zu realisieren. Die Leistungsfähigkeit der Straßenbahninfrastruktur ist in diesem Bereich bereits heute für eine stabile und sichere Verkehrsabwicklung überschritten. Zusätzliche Linien, wie über die Stuttgarter Straße, können ohne den Kapazitätsausbau an den bereits heute ausgelasteten Engstellen nicht angeboten werden.

Der barrierefreie Ausbau des Hauptbahnhofvorplatzes und Albtalbahnhofs mit der betrieblich erforderlichen Kapazitätserweiterung befindet sich mit hoher Priorität in Planung. Mit der Perspektive, dass die Engstelle möglichst bald behoben wird, kann die Planung für die Stuttgarter Straße aufgenommen werden. Aufgrund bisheriger Erfahrungen ist mit einem Planungszeitraum von rund vier Jahren zu rechnen. Für die Beschlussfassung des Planrechts und Bewilligung der Fördermittel gehen wir derzeit von einer Bearbeitungszeit von etwa zwei Jahren aus. Aufgrund der beschriebenen Rahmenbedingung ist der genaue Realisierungszeitraum jedoch noch nicht absehbar.