

F 10 Der öffentliche Verkehr und sein Netz

Öffentlicher Personennahverkehr

Ausgangslage, Leitgedanken

Gemäß Baugesetzbuch (BauGB) sind bei der Aufstellung des Flächennutzungsplans u.a. die Belange des Verkehrs einschließlich des Öffentlichen Personennahverkehrs zu berücksichtigen. Die Verkehrsplanung im Gebiet des NVK orientiert sich an den verkehrspolitischen und verkehrsplanerischen Zielen, die in Kapitel C 4 (Zielkonzept Verkehr) und C 5 (Dichtemodell) aufgeführt sind.

Die Stadt Karlsruhe und der NVK verfügen über ein sehr gut ausgebautes Netz des Öffentlichen Personennahverkehrs. Der weitere Ausbau sowohl ins Umland als auch in Karlsruhe wird durch konkrete Planung zusätzlicher Strecken weiterverfolgt, denn ein qualitativ hochwertiges ÖPNV-Netz bildet das Rückgrad einer ökonomisch und ökologisch orientierten Stadt- und Regionalplanung.

Gesetzliche, betriebliche und sonstige Rahmenbedingungen für den ÖPNV des NVK

- GVP Baden-Württemberg 1995

Die Planung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Gebiet des NVK muss sich funktionsgerecht in die Gesamtverkehrsplanung des Landes Baden-Württemberg einfügen. Im 1995 erschienen Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg ist festgelegt: „Die Verkehrspolitik des Landes zielt darauf ab, die Attraktivität des Öffentlichen Personenverkehrs bis zum Jahr 2010 wesentlich zu verbessern. Verbessert werden soll auch der Öffentliche Verkehr in der Fläche. Dem Öffentlichen Personennahverkehr wird in Zukunft eine tragende Rolle bei der vom Land angestrebten dauerhaft stadt- und umweltverträglichen Mobilität zukommen“.

Neben verschiedenen allgemeinen Maßnahmen für den ÖPNV gibt es im GVP Baden-Württemberg konkrete Maßnahmen zu verschiedenen Städten und Gemeinden. Für die Stadt Karlsruhe und den NVK sind das die folgenden:

- + Ausbau der Nutzung von Gleisen der DB AG
- + Weiterführung Stadtbahnlinien in die Innenstädte
- + Finanzielle Zuschüsse des Landes zum KVV

- Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg (ÖPNVG)

Am 23. Mai 1995 hat der Landtag Baden-Württemberg ein ÖPNV Gesetz beschlossen, in dem die Leitlinien für den Ausbau des ÖPNV dargestellt und die Planungs- und Finanzierungsgrundsätze sowie Aufgabenträgerschaft festgelegt sind. Die Erarbeitung dieses Gesetzes wurde notwendig, da im Rahmen der Strukturreform der Bundeseisenbahnen (01.01.1994) die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs beschlossen wurde und somit seit 01.01.1996 die Aufgaben- und Finanzverantwortung für diesen Bereich vom Bund auf die Länder übergegangen ist.

Im Zuge dieser Bahnreform ist die Nahverkehrsstruktur der DB AG ebenfalls verändert worden. Im Gebiet des NVK werden seither von der DB AG die Nahverkehrsprodukte RegionalExpress (RE), StadtExpress (SE) und RegionalBahn (RB) angeboten. Weitere Nahverkehrsangebote bestehen von ca. 20 anderen Verkehrsunternehmen, die im Rahmen des KVV tätig sind (siehe unten).

- Nahverkehrsplan des Karlsruher Verkehrsbundes (KVV)

Bestandteil des ÖPNV-Gesetzes des Landes Baden-Württemberg ist die Pflicht zur Aufstellung eines Nahverkehrsplanes, der den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV bilden soll. Für das Gebiet des Karlsruher Verkehrsverbundes hat der KVV im Auftrag der vertretenen Gebietskörperschaften einen Nahverkehrsplan erstellt, der von allen betroffenen Aufgabenträgern im Mai 1998 beschlossen worden ist. Gemäß ÖPNV-Gesetz soll der Nahverkehrsplan durch einen Nahverkehrsentwicklungsplan ergänzt werden. Dieser ist ein längerfristiges Entwicklungskonzept und in 2003 durch den KVV vorgelegt worden. Die Stellungnahmen des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe wurden dabei im Rahmen der Beteiligungsverfahren der Träger öffentlicher Belange bei der Bearbeitung der beiden Pläne berücksichtigt.

- Gründung und Betrieb des KVV

Seit 01.01.1994 besteht der KVV, eine Verkehrsverbundgesellschaft für den ÖPNV. Gesellschafter sind die Landkreise Karlsruhe, Germersheim, Rastatt und Südliche Weinstraße sowie die Städte Karlsruhe, Baden-Baden und Landau. Diese Gesellschaft nimmt vor allem Aufgaben der Verkehrsplanung, der Abstimmung des verkehrlichen und betrieblichen Leistungsangebots sowie des Vertriebssystems, der Erstellung und Weiterentwicklung eines Gemeinschaftstarifs und der Beförderungsbedingungen, des Marketings, der Öffentlichkeitsarbeit, der Werbung und der Aufteilung von Einnahmen wahr. Das betriebliche Leistungsangebot umfasst Stadt, Straßenbahnen und Omnibusse verschiedener Verkehrsunternehmen. Sie hat die Aufgaben der vorher bestehenden Nahverkehrskommission Karlsruhe übernommen.

Verkehrsuntersuchungen des Nachbarschaftsverbandes

Durch den NVK sind im Jahre 1989 und Anfang des Jahres 1995 Verkehrsuntersuchungen in Auftrag gegeben worden. Der NVK verfügt durch diese Gutachten über umfangreiche Daten zum Verkehrsgeschehen im Verbandsgebiet und in den einzelnen Gemeinden, darüber hinaus sind von einzelnen Gemeinden ebenfalls verschiedene Gutachten zum ÖPNV erarbeitet oder in Auftrag gegeben worden.

Die neueste Untersuchung des NVK wurde am 28.07.1997 der Verbandsversammlung vorgestellt und beinhaltet Daten für den Bestand 1995/96 (Analyse) sowie auch in Vorausschätzungen für das Jahr 2010, und zwar für den „Trend“ sowie die Szenarien „Achsen“ und „Zentren“. Sie bilden den Spielraum für die zukünftige Entwicklung der Einwohner, Arbeitsplätze und Verkehrsangebote im NVK (siehe hierzu Kap. C 4).

ÖPNV-Angebot und Planungen

Charakteristisch für die ÖPNV-Erschließung in der Region Karlsruhe ist das s.g. „Karlsruher Modell“. Es zeichnet sich dadurch aus, dass erstmalig in Deutschland umsteigefreie Verbindungen von den Eisenbahnstrecken der Region direkt in das innerstädtische Straßenbahnnetz geschaffen wurden. Dazu wurde ein spezieller 2-System-Stadtbahnwagen entwickelt, der in der Lage ist, sowohl mit der bei der DB üblichen Wechselspannung von 15.000 V auf den Eisenbahnstrecken als auch mit 750 V Gleichspannung im Straßenbahnnetz zu fahren. Durch den Bau von Verbindungsrampen im Bahnhof Durlach, am Albtalbahnhof und in Knielingen sowie entsprechender Systemwechselstellen können diese Fahrzeuge unmittelbar vom regionalen auf das innerstädtische Schienennetz gelangen.

Im FNP sind die bestehenden Flächen für Bahnanlagen (Gleisanlagen, Bahnhöfe etc. außer Stichstrecken einzelner Gütergleise), die regional-bedeutsamen Hauptlinien des ÖPNV (Stadtbahntrassen, Bahnhöfe und Haltestellen) und die Planungen im Stadtbahnnetz gemäß Tabelle F10.1 eingetragen. Diese sind Festsetzungen gemäß § 5Abs. 4 BauGB, das heißt, sie sind nachrichtliche Übernahmen von übergeordneten Planungsebenen. Planungsrechtlich gesicherte Maßnahmen (durch Planfeststellungsbeschluss oder Bebauungsplan) sind als Bestand eingetragen.

Das vollständige derzeitige Netz des schienengebundenen ÖPNV (Straßen- und Stadtbahnen) im Gebiet des NVK ist im Plan C 5.1 (Kap. C 5) dargestellt. Ebenfalls eingetragen sind dort alle Maßnahmen gemäß Tabelle F10.1 und folgende weitere geplante Maßnahmen:

- Straßenbahn Pulverhausstraße in Karlsruhe (KA-608)
- Straßenbahn Südendstraße in Karlsruhe (KA-607)
- Straßenbahn Kriegsstraße in Karlsruhe (KA-609)
- Straßenbahn Kriegsstraße Ost-Schlachthausstraße in Karlsruhe (KA-611)
- Straßenbahn Südost in Karlsruhe (Bf. Durlach - Schloss Gottesaue, KA-634)
- Straßenbahn Luisenstraße in Karlsruhe (KA-610)
- Verlängerung Straßenbahn in Knielingen (Sudetenstraße) sowie Anbindung Konversionsfläche in Karlsruhe (KA-615)
- Straßenbahn Konversionsfläche Neureut über Blankenlocher Weg (KA-644)
- Verlängerung der Straßenbahn Durlach Aue/Wolfartsweier in Karlsruhe durch den Ortskern in Wolfartsweier
- Verknüpfungspunkt Hardecksiedlung
- Stadtbahnverlängerung von Spöck nach Karlsdorf-Neuthard (KA-642)

Die Projektnummern in Klammern beziehen sich auf die Listen im Anhang sowie in gemeinderätlichen Unterlagen. Für die Projekte „Straßenbahn Knielingen“, „Straßenbahn Kriegsstraße, Karlsruhe“, „Straßenbahn Südendstraße“, Karlsruhe, „Straßenbahn Luisenstraße“, Karlsruhe, „Stadtbahn nach Weingarten“ und „Innerortstrasse Waldbronn“ ist jeweils nur eine Trassenvariante eingetragen, obwohl mehrere in Diskussion sind.

Planungen bestehen weiterhin für folgende Maßnahmen (ohne Eintrag in einen Plan):

- Stadtbahnverbindung Ettlingen-Wolfartsweier-Durlach (im Plan Eintrag eines Grünzuges im Konversionsgebiet Ettlingen)
- Drittes Gleis zwischen Karlsruhe Hbf und Durmersheim (DB-Strecke über Neuforchheim), derzeit im Planfeststellungsverfahren

Durch die Expansion der Nahverkehrslinien in der Region sind im Zentrum Karlsruhes Engpässe entstanden, die durch die Planung einer Unterpflasterstraßenbahn (U-Strab) unter der Kaiserstraße beseitigt werden sollten. Für die „Kombi-Lösung“ hat sich am 22.09.2002 die Mehrheit der Wähler in einem Bürgerentscheid ausgesprochen. Diese beinhaltet eine schienenfreie Kaiserstraße vom Durlacher Tor bis zum Europaplatz sowie eine Straßenbahn in der Kriegsstraße vom Mendelssohnplatz bis Karlstor.

Zahlreiche Buslinien ergänzen das Angebot des ÖPNV im Gebiet des NVK, sie sind in erster Linie als Zubringer zu den Stadtbahnen im Einsatz oder verbinden die Randgemeinden untereinander.

Die im FNP von 1984 erwähnte Entwicklung eines K-Bahn-Systems (Stadt-schnellbahn in Kompaktbauweise, automatisch und führerlos) ist nicht weiterverfolgt worden. Die Realisierung scheiterte aus Gründen der Finanzierbarkeit, wegen der notwendigen komplizierten Zwischenstufen und weil sich derartige Systeme nirgendwo durchsetzen konnten.

Park and Ride (P+R)

Die Bedeutung von Park-and-Ride für den Verkehr im Nachbarschaftsverband ist in den letzten Jahren aus kleinen Anfängen heraus stetig gewachsen.

Mit dem Ausbau einiger informell gewachsener und gut angenommener P+R-Plätze an der Peripherie der Stadt, wie beispielsweise am Fächerbad, an der Untermühlstraße oder in Knielingen, begann die Förderung des Umstiegs vom Pkw auf den ÖPNV. Inzwischen entwickelt sich P+R, vor allem an Stadtbahnhaltestellen in der Region, auf unzähligen kleinen, wohnortsnahen P+R-Anlagen sehr gut. In einem P+R-Gutachten (Park-and-Ride-Konzept für Karlsruhe und Umland; Hamburg-Consult im Auftrag der Stadtwerke Karlsruhe, Verkehrsbetriebe, und der Stadt Karlsruhe, Stadtplanungsamt, 1991) wurden neben kleinen P+R-Plätzen auch Standorte für große P+R-Terminals vorgeschlagen:

aus Richtung Norden	Neureut-Nord
aus Richtung Westen	Hammäcker und (auf rheinland-pfälzischer Seite) in Wörth
aus Richtung Süden	Seehof Ettlingen
aus Richtung Osten	Autobahnkleeblatt Karlsruhe-Durlach

Im Plan C 5 (Kap. C 5.1) sind die Standorte Wörth und Seehof eingetragen, die bereits verwirklicht wurden oder künftig planerisch weiterverfolgt werden.

Nachdem die Planungen einer P+R-Anlage innerhalb der Flächen des Autobahnkleeblatts an der BAB-Anschlussstelle Karlsruhe-Durlach nicht zum Erfolg führten, wurde durch die Stadt ein Standort westlich der Anschlussstelle unter Aufgabe der nordwestlichen Verbindungsrampe vorgeschlagen. Die vorgelegte Planung setzt den achtstreifigen Ausbau der A 5 und den Erhalt der AS Karlsruhe-Durlach voraus. Diese Planungsidee soll bei den weiteren Überlegungen beachtet werden.

Öffentlicher Personenfernverkehr

Im FNP sind die Strecken des überörtlichen Eisenbahnverkehrs als „Flächen für Bahnanlagen“ dargestellt.

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Rheintalstrecke wird die Bahnstrecke Karlsruhe-Offenburg-Basel durch die DB AG aus- und neugebaut. Südlich von Forchheim Silberstreifen soll eine zweigleisige Neubaustrecke in Richtung Rastatt-Baden-Baden in Parallel-Lage zur bestehenden Rheintalbahn gebaut werden. In Rastatt ist ein Tunnel geplant.

Im Rahmen der **Verkehrsuntersuchung** des Nachbarschaftsverbandes (1997) wird von den Gutachtern für den Fernverkehr empfohlen:

- Erweiterung des Angebots zwischen Karlsruhe und Stuttgart
- Einrichtung zusätzlicher Direktfahrmöglichkeiten nach München
- Einrichtung Direktfahrmöglichkeit nach Prag
- Hohe Priorität in Verbesserung des Angebotes nach Strasbourg (und in Folge dessen nach Südfrankreich und Spanien)
- Verbesserung des Anschlusses von Karlsruhe an den wichtigsten deutschen internationalen Flughafen in Frankfurt

Die Stadt Karlsruhe ist Mitglied in der Initiative „**Magistrale für Europa**“, die sich für den Ausbau einer Hochleistungsstrecke zwischen Paris und Budapest (über Strasbourg, Karlsruhe, Stuttgart, Ulm, Augsburg, München, Salzburg, Wien) einsetzt. Die Geschäftsführung liegt beim Karlsruher Oberbürgermeister. Dieses Projekt ist eine notwendige Voraussetzung für das Zusammenwachsen von Europa, trägt zur ressourcen- und umweltschonenden Bewältigung der Verkehrsnachfrage bei und bietet den angeschlossenen Städten und Regionen vielfältige Potentiale für Wirtschaft und Kultur.

Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird die Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge weiterverfolgt:

Strecke Mannheim-Karlsruhe-Durmersheim-Rastatt
L 566 in Rheinstetten-Mörsch

Strecke Heidelberg-Bruchsal-Karlsruhe-Ettingen-Rastatt
Viehweg in Karlsruhe-Grötzingen
Brunnenstückweg in Karlsruhe-Rüppurr
L 604 in Karlsruhe-Durlach

Strecke Pforzheim-Karlsruhe
Burgstraße in Pfinztal-Kleinsteinbach
Bahnhofstraße in Pfinztal-Söllingen

Gütergleise in Karlsruhe
Litzenhardtstraße
Verbindungsstraße Weiherfeld-Bulach

Tab. F 10.1 Geplante Stadtbahnverbindungen (festgesetzt nach § 5 Abs. 4 BauGB)

Nachrichtliche Übernahmen von übergeordneten Planungsebenen

Nr.	Projektname	Bisherige Nutzung der Fläche	Betreiber der Strecke	Stand der Planung	Hinweise für weitere Planung
ET-628	Stadtbahn-Verknüpfungsstrecke Ettlingen Erbprinz-DB Strecke b. Bruchhausen	Verkehrsfläche, Grün, LW	AVG	Erarbeitung der Unterlagen für Planfeststellung	
ET-629	Stadtbahn Seehof - Karlsruher Straße - Erbprinz in Ettlingen	Verkehrsfläche, LW, SO (Bund)	AVG	Untersuchung von Varianten	
KA-602	Verlegung Nordbahn in Höhe „Lange Riechstatt“ (Neureut / NW-Stadt)	LW	AVG	Planung ruht	
RH-639	Stadtbahn von Rheinstetten nach Durmersheim	LW	AVG	Planfeststellung im Verfahren	Das Amt für Flurneuordnung und Landentwicklung Karlsruhe ist bei der Fachplanung einzuschalten.
RH-643	Stadtbahn Forchheim – Messe	Forst, SO, LW, Fläche f. Luftverkehr	AVG	Vorplanung	
WB-641	Innerorts-Trasse Stadtbahn Waldbronn	Verkehrsfläche, Grün, Forst, W, SO	AVG	Untersuchung von Varianten	Die Forstdirektion Freiburg, das Landratsamt Karlsruhe und die Naturschutzverbände sind bei der Fachplanung einzuschalten.
WG-625	Stadtbahn von Durlach über Grötzingen nach Weingarten	Verkehrsfläche, LW, Bahnanlagen, W, M, etc.	AVG	Planung ruht	Die Forstdirektion Freiburg, die Gasversorgung Süd und die Naturschutzverbände sind bei der Fachplanung einzuschalten.