



<b>STELLUNGNAHME zur Anfrage</b> B'90/DIE GRÜNEN-OR-Fraktion	Vorlage Nr.:	
	Verantwortlich:	<b>VBK / Dez. 1</b>
<b>Liniennetz der Straßenbahn nach Fertigstellung der Kombilösung</b>		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
<b>Ortschaftsrat Durlach</b>	<b>13.05.2020</b>	<b>12 a</b>	<b>x</b>	

Das durch die Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH am 12. März 2020 vorgestellte Liniennetz wurde über einen langen Zeitraum und mit umfangreichen Expertenwissen (Zuse-Institut Berlin, ptv Karlsruhe, TTK Karlsruhe) erarbeitet. Hierbei wurden auf Basis vorhandenen Quelle-Ziel-Befragungen, aktuellen Fahrgastzahlen und einer Fortschreibung der Einwohnerzahl von Karlsruhe verschiedenen Liniennetze mit Hilfe von Optimierungsprogrammen erarbeitet und bewertet. Hieraus entstand das vorgelegte Liniennetzkonzept.

Das künftige Liniennetz in der Stadt Karlsruhe ist in einer Gesamtbetrachtung erarbeitet worden. Hierbei wird Durlach wie bisher mit der Linie Tram 1 bedient. Auf dieser Linie werden überwiegend Zugverbände und 8-achsige Fahrzeuge eingesetzt. Dies entspricht auch der Nachfrage aus dem Bereich Durlach. Sollte die Nachfrage auf Grund des neuen Netzes stark ansteigen, können auf dieser Linie dann künftig im 10-Minuten-Takt ausschließlich Zugverbände eingesetzt werden, um die entsprechende Fahrzeugkapazität zur Verfügung zu stellen.

Mit der Bedienung der Haltestelle Durlach Bahnhof durch die Linie Tram 5 soll den im Bereich des Durlacher Bahnhofs ankommenden Fahrgästen die Möglichkeit gegeben werden, mit nur einem Umstieg auch über die Süd-Ost-Bahn auf die neue Trasse in der Kriegsstraße mit den stark frequentierten Haltestellen Rüppurrer Tor, Ettlinger Tor und Karlstor zu gelangen. Die Linie Tram 5 übernimmt hiermit auch die Zu- und Abbringerfunktion zu den S- und Regionalbahnen zum Haltepunkt Durlach Bahnhof und soll damit auch die Stadtbahnlinien S4 und S5 entlasten, die häufig bereits gut besetzt am Bahnhof in Durlach ankommen und dann noch vom Regionalverkehr umsteigende Fahrgäste aufnehmen müssen. In den Modellrechnungen hat die Führung bis Durlach Bahnhof stets ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis erzielt als eine Verlängerung bis Durlach Turmberg.

Wie oben beschrieben, wurde das Liniennetz in einer gesamtstädtischen Sicht erarbeitet. Das jetzige Konzept berücksichtigt dabei die aktuelle Nachfrage und konkrete Entwicklungen der Siedlungsstruktur. Auch künftige Planungen, wie z.B. die Einschleifung der Linie S31/32 oder Verlängerung der Linie Tram 1 nach Kirchfeld Nord, können in das vorgestellte Netz integriert werden. Und auch bei deutlichen Fahrgaststeigerungen können auf weiteren Streckenrelationen zusätzliche Kapazitäten angeboten werden. Damit bietet das Liniennetz nach Inbetriebnahme der Kombilösung weitere Potenziale für den Ausbau des ÖPNVs in Karlsruhe.

Wir werden die sich ändernden Fahrgastströme nach Inbetriebnahme der Kombilösung und entsprechende Entwicklungen laufend beobachten und analysieren. Damit wird auch das Liniennetz jeweils dynamisch folgen und sich laufend weiter entwickeln.