



STELLUNGNAHME zur Anfrage FDP-Gemeinderatsfraktion	Vorlage Nr.: Verantwortlich:	2020/0955 Dez. 1
Neuer Liniennetzplatz		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	29.09.2020	38	x	

1: Warum können entgegen der früheren Aussagen keine 8 Linien durch den Tunnel fahren?

Bei einer reinen Linienbetrachtung in der gesamten Tunnelanlage werden in dem zukünftigen Liniennetz 9 Linien im Tunnel verkehren. Diese sind: S1/11, S2, S4, S5/51, S52, S7, S8, Tram 1 und 2.

2. Weshalb gibt es entgegen früherer Aussagen nicht 2 Tramlinien mehr, sondern eine weniger?

Im Standi-Netz werden zahlenmäßig 7 Tram-Linien in der Innenstadt ausgewiesen. Hierbei ist anzumerken, dass die Tram-Linien 6 und 7 im Linienwechsel verkehren (Wechselpunkt: Hauptbahnhof), was bedingt durch die Doppelbedienung der Kriegsstraße notwendig war. Das neue Liniennetz macht einen solchen Linienwechsler nicht notwendig, weshalb eine Liniennummer weniger ausgewiesen wird. Hinzu kommt, dass die Tram-Linie 7 nur zu den Hauptverkehrszeiten montags bis freitags verkehrt wäre.

Zusätzlich gab es im Liniennetz der letzten Jahrzehnte einen ähnlich aufgebauten Linienwechsel am Hauptbahnhof mit den Tram-Linien 3 und 4. Dieser wurde baustellenbedingt in den letzten Jahren als Parallelverkehr zwischen Europaplatz und Tivoli abgewandelt.

Im zukünftigen Netz ist ein solcher Linienwechsel nicht erforderlich, weshalb fünf Tram-Liniennummern ausreichend sind. Dies zeigt sich auch darin, dass keine der Tram-Linien im neuen Netz am Hauptbahnhof oder Tivoli enden.

3: Warum können zur Entzerrung des Gleisdreiecks Marktplatz die Linien S7 und S8 nicht am Stumpfgleis Marktplatz enden und dadurch ggf. eine Linie zusätzlich den Tunnel nutzen?

Die Stadtbahn-Linie S4 verkehrt im 20-Minuten-Takt. Die Fahrten der Stadtbahn-Linien S7 und S8 nutzen die um 10 Minuten versetzten freien Trassen der Stadtbahn-Linie S4. Somit würde sich bei einer Einkürzung zum Marktplatz keine freie Trasse ergeben.

Die Fahrplanzeiten für die Stadtbahn-Linien S7 und S8 werden durch die NVBW vorgegeben. Aus den Fahrplanvorgaben ergeben sich die entsprechenden Wendezeiten. Hier käme es zu dem Konflikt, dass beide Linien im Bereich des Stumpfgleises zeitgleich abstellen müssten. Zusätzlich kommt noch die Stadtbahn-Linie S52 hinzu, welche fahrplanmäßig am Marktplatz endet. Jedoch kann im Stumpfgleis am Marktplatz nur ein Zugverband abgestellt werden.

4: Aus welchen Gründen verliert entgegen früherer Aussagen die Waldstadt sowohl die Anbindung an den Marktplatz als auch an den Hauptbahnhof? Gibt es die Möglichkeit oder Überlegung hier zu einer besseren Lösung im Sinne der Fahrgäste und der Streckenführung zu kommen?

Bis zur Haltestelle Durlacher Tor gibt es keine Änderungen bei der Tramlinie 4. Ab Durlacher Tor wird dann die Kriegsstraße mit dem künftigen Potenzial durchfahren. Marktplatz und Europaplatz wird mit genau der gleichen Fahrzeit wie heute erreicht und die Gesamtreisezeit zum Hauptbahnhof verkürzt sich um zwei Minuten. Selbst bei einer Streckenführung durch den Tunnel können nicht alle bisherigen Hauptziele (Marktplatz, Europaplatz und Hauptbahnhof) erreicht werden.

Wie die nachfolgende Aufstellung zeigt, ist die Waldstadt nicht generell schlechter gestellt. Die wichtigsten Relationen haben wir hier zusammengestellt:

Waldstadt Zentrum => Hauptbahnhof

Heute: 26 Minuten / Zukünftig: 24 Minuten einschließlich Umsteigezeit

Waldstadt Zentrum => Ettlinger Tor

Heute: 32 Minuten mit 2 x umsteigen, alternative: 42 Minuten mit 1 x umsteigen / Zukünftig: 15 Minuten ohne umsteigen

Waldstadt Zentrum => Marktplatz

Heute: 15 Minuten / Zukünftig: 17 Minuten mit 1 x umsteigen

Waldstadt Zentrum => Europaplatz

Heute: 19 Minuten / Zukünftig: 19 Minuten

Ab 2023 ist der komplette barrierefreie Ausbau im Bereich Waldstadt vorgesehen. Nach deren Abschluss können mittelfristig auch Zugverbände auf der Linie 4 eingesetzt werden. Somit ist auch hier die Waldstadt bei stark wachsenden Fahrgastzahlen zukunftsicher aufgestellt.

5: Wieso gibt es entgegen vorheriger Aussagen keine zweite Linie nach Durlach-Turmberg?

Im Rahmen des kombinatorischen Verfahrens wurden mehr als 100.000 verschiedene Netz-Varianten erstellt. Diese konnten nicht im Einzelnen gegenseitig verglichen werden, sondern wurden über mathematische Verfahren bewertet. Für die wesentlichen Ergebnisse wurde betrachtet: Umsteigehäufigkeit, mittlere empfundene Reisezeit und Kosten.

Zusätzlich wurden folgende Netz-Qualitätsanforderungen von Seiten der VBK eingebracht:

- Weiterhin 10-Minuten-Takt für alle Stadtteillinien (keine Überlagerung von zwei 20-Minuten-Takt-Linien in den Stadtteilen mit unterschiedlichen Fahrwegen in der Innenstadt)
- Aufhebung der Takt-Einkürzungen bei den Linien 4 (Europäische Schule) und 5 (Sommerferien)
- Jeweils mindestens eine Direktverbindung zum Hauptbahnhof auf den Achsen Karlstraße, Ettlinger Straße und Ruppurrer Straße

Hieraus entstand das vorgelegte Netz ZIB/VBK Qualität. Dieses Netz weist nicht nur den gleichen Nutzen (Reisezeit, etc.) wie eine Standi-Variante auf, sondern erfüllt auch die oben genannten Anforderungen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH. Hinzu kommt, dass dieses Netz auch kostengünstiger als eine mögliche Standi-Variante betrieben werden kann.

Vor diesem Hintergrund hat sich gezeigt, dass für den Bereich Durlach die Linie Tram 1, die auch durchgehend mit Zugverbänden bedient werden kann, eine ausreichende Kapazität bietet, gleichzeitig aber auch Fahrgastpotenziale ab Bahnhof Durlach Richtung Karlsruhe vorhanden sind.