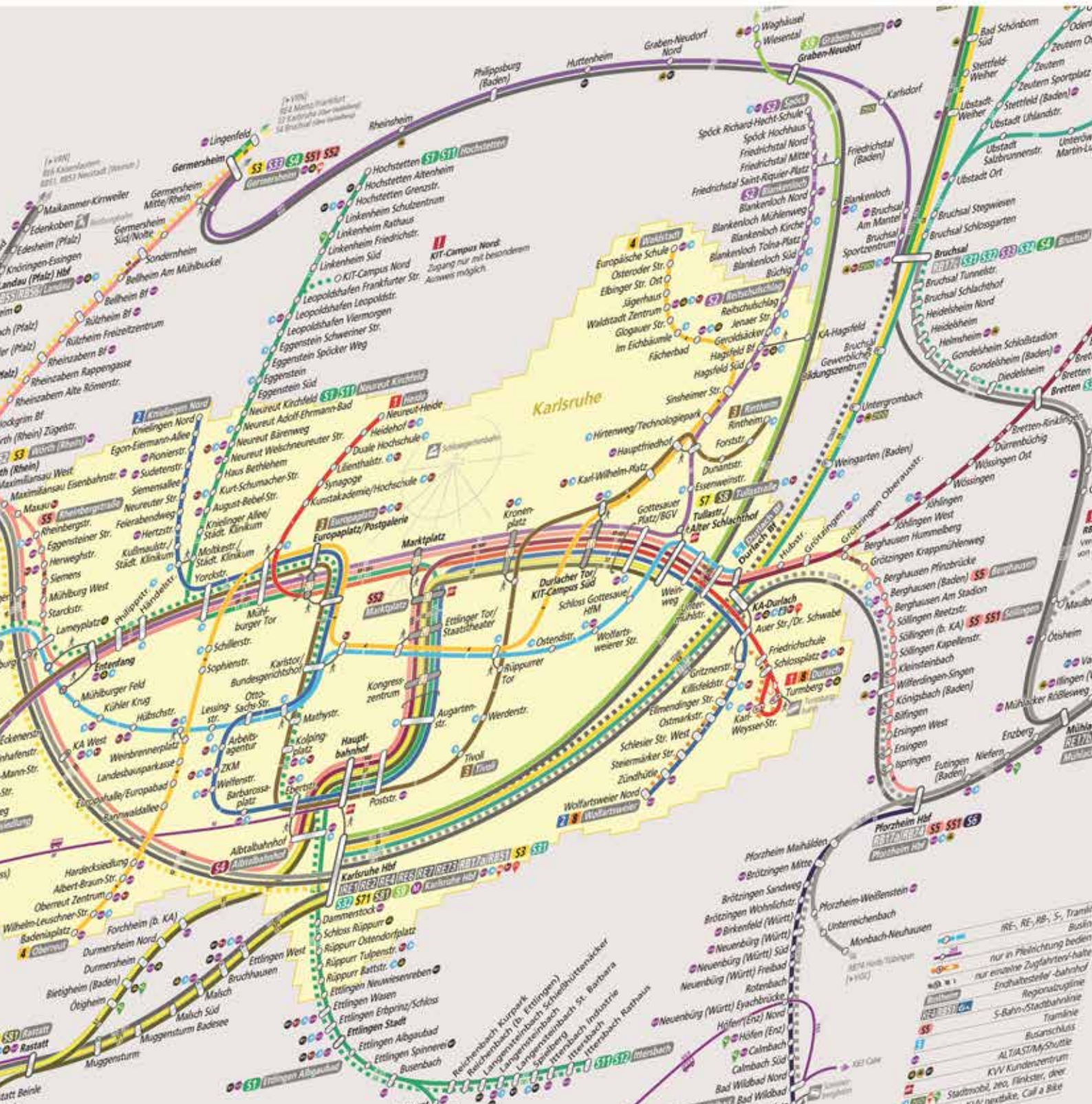


NETZKONZEPTION 2020 / 2030

Ergänzungsband



Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Zielsetzung / Vorwort	3
2	Ausgangspunkt: Liniennetz 2021 nach Inbetriebnahme der Kombilösung	5
3	Übergeordnete Zielsetzungen und Fachpläne.....	7
3.1	Landes-, Regional- und Stadtplanung	8
3.2	Verkehrsplanerische Fachbeiträge.....	10
4	Säulen zur Netzweiterentwicklung	11
4.1	Infrastruktur.....	12
4.1.1	Stadt Karlsruhe	16
4.1.2	Region	54
4.1.3	Weitere Infrastrukturprojekte mit AVG-Bezug	110
4.2	Liniennetz	117
4.3	regiomove – Zugangs- und Verknüpfungspunkte	118
4.4	Güterverkehr	121
4.5	Wartungs- und Abstellinfrastruktur	124
5	Begleitende Maßnahmen	127
6	Fazit: Umsetzungsbestrebungen zielgerichtet bündeln	129

Anlagen

Anlage 1: Übersichtsplan Maßnahmen im Stadtgebiet Karlsruhe

Anlage 2: Übersichtsplan Maßnahmen in der Region Karlsruhe

1 Anlass und Zielsetzung / Vorwort

Seit Veröffentlichung unserer „Netzkonzeption 2020/2030“ in 2017 sind die Erwartungen und Anforderungen an den ÖPNV als Schlüsselfunktion zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor nochmals deutlich gestiegen. Dies manifestiert sich im politisch gesetzten Ziel der Verdoppelung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2030. Die Landes- und Bundespolitik hat durch Anpassungen der Gesetzgebung, z. B. im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), den Umfang der Finanzmittel für den Ausbau umweltfreundlicher Verkehrsträger deutlich vergrößert. Auf Initiative der Bundesländer Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz sowie der Städte und Landkreise im Verbundgebiet des KVV wurden zwischenzeitlich Streckenreaktivierungen und Ergänzungen des schienengebundenen Nahverkehrsnetzes angestoßen, deren zeitnahe Umsetzung angestrebt wird.

Das neue Karlsruher Liniennetz, welches mit Fertigstellung der Kombilösung und Inbetriebnahme des Tunnels in der Kaiserstraße zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 startete, führt zu einer deutlich besseren Angebotsqualität bei gleichzeitig wirtschaftlicher Betriebsdurchführung und bildet die Basis für weitere Streckenergänzungen in der Stadt und der Region.

Aufgrund der umfangreichen Bautätigkeiten durch die Kombilösung im Stadtgebiet von Karlsruhe lag der Schwerpunkt weiterer Baumaßnahmen im Schienennetz der AVG und VBK im vergangenen Jahrzehnt primär auf dringend erforderlichen Instandhaltungsmaßnahmen und dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen.

Die Corona-Pandemie hat die Fahrgastzahlen zwar zunächst einbrechen lassen, doch der ÖPNV, insbesondere der SPNV, soll und muss weiterhin gestärkt werden und wird auch in Zukunft das maßgebende Verkehrsmittel auf dem Weg zur Mobilitätswende sein.

Bereits in der Erstauflage der „Netzkonzeption 2020/2030“ sind eine Vielzahl der vorhandenen Ideen für eine nachhaltige Weiterentwicklung des Schienennetzes und des Karlsruher Modells aufgezeigt. In dem vorliegenden Ergänzungsband sind die übergeordneten Zielsetzungen und Rahmenbedingungen aktualisiert sowie insbesondere die infrastrukturellen Projektideen detailliert beschrieben. Zudem ist eine Zuordnung zu regionalen und städtischen Plänen und Programmen vorgenommen worden, die einen besseren Überblick über den Status der einzelnen Maßnahmen erlaubt. Es soll eine konstruktive Diskussion über die Weiterentwicklung des Schienennetzes gefördert und die Grundlage für eine zielgerichtete und möglichst wirkungsvolle Netzergänzung geschaffen werden. Hierzu werden auch die essentiell erforderlichen Maßnahmen hervorgehoben, sodass der vorliegende Konzeptionsband als fundierte Grundlage zur Entwicklung eines weiteren Ausbauprogramms herangezogen werden kann. Allein mit Wille und (auch konstruktiven) Diskussionen können die Klimaschutzziele jedoch nicht

erreicht werden: Es müssen die vorhandenen personellen und monetären Ressourcen zielgerichtet gebündelt und an den entscheidenden Stellen ergänzt werden, um so gemeinsam die verkehrliche und infrastrukturelle Entwicklung im Sinne eines nachhaltigen Ausbaus des ÖPNV, SPNV und WPNV¹ in der Region mit Entschlossenheit voranzutreiben und in die Tat umzusetzen. Um die Klimaschutzziele zu erreichen, ist es geboten, hier ohne Zeitverlust tätig zu werden.

Wir danken dem Autorinnen- und Autorenteam, den Fachkolleginnen und -kollegen aus Planung, Betrieb, Verkehr und Infrastruktur, die in interdisziplinärer Arbeit diesen Ergänzungsband erstellt haben:

- Geschäftsleitung:
Höglmeier, Egerer
- Betrieb (VBK und AVG):
Messerschmidt, Dr. Heise, O. Martin, Sartorius, Kampermann, M. Schneider, Fröhlich
- Infrastruktur:
Dr. Bickelhaupt, Rupp, Ziegler, Dr. Homagk, Spang, Bartel, Bohner
- KVV:
Strotkötter, Weiß, Dr. Pagel, Mültin, Jöckel, Eichner
- Fahrzeuge:
Feistkorn, Erlenkötter

Karlsruhe, Januar 2022



Dr. Alexander Pischon
Vorsitzender der Geschäftsführung VBK / AVG
Geschäftsführer KVV



Christian Höglmeier
Techn. Geschäftsführer VBK / AVG

¹ WPNV = Waren-/Personennahverkehr, in Anlehnung an neue Logistikkonzepte, die eine Kombination von Warenladungs- und öffentlichem Personenverkehr beinhalten und im Rahmen des Programms „regioKArgo“ in Karlsruhe untersucht werden.

2 Ausgangspunkt: Liniennetz 2021 nach Inbetriebnahme der Kombilösung

In Vorbereitung der Inbetriebnahme der Kombilösung war eine Überarbeitung des Liniennetzes zwingend geboten, denn die Bedingungen für das 2002 ursprünglich für das Kombi-Zeitalter ausgegebene Konzept haben sich nach fast 20 Jahren vielfältig verändert (Abbildung 1).

Auch nach der Inbetriebnahme der Kombilösung mit durchschnittlich rund fünf Minuten kürzerer Reisezeit im Stadtgebiet darf die Weiterentwicklung des ÖPNV nicht stagnieren. Um die Attraktivität und Erreichbarkeit zu steigern, ist eine stetige Weiterentwicklung des ÖV-Angebots erforderlich. Neben Streckenverlängerungen ab bestehenden Endhaltepunkten, z. B. Verlängerung ab Neureut-Heide bis Neureut-Kirchfeld, sind auch Netzergänzungen wie Tangentialstrecken zur Entlastung der Hauptachsen und Radialstrecken als schnellere Verbindung zwischen Stadt und Umland zu fördern. Zur Realisierung dieser Maßnahmen sind neben den baulichen und finanziellen Aspekten auch die Auswirkungen auf die Betriebsqualität im bereits hoch belasteten innerstädtischen Streckennetz zu betrachten: Die angestrebte Erhöhung der Fahrgastzahlen kann nicht nur durch rein bauliche Netzergänzungen und damit einhergehenden Neuerschließungen erfolgen. Auch im bestehenden Netz muss das vorhandene Angebot durch Attraktivitätssteigerungen verbessert und die Betriebsqualität durch Engpassbeseitigungen hochgehalten werden. Nahezu alle Linien im KVV-Verbundgebiet werden bereits in Zugverbänden, sofern es die örtlichen Gegebenheiten zulassen, bedient. Eine Steigerung kann somit nur durch Taktverdichtungen oder Überlagerung zweier Linien auf neu zu ergänzenden Streckenästen erreicht werden. Dies hat unmittelbar Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Schieneninfrastruktur: Während im innerstädtischen Bereich insbesondere die Knotenpunkte an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit stoßen und daher in den Fokus der Betrachtungen rücken, ist im regionalen Bereich durch hohe Zugzahlen und Mindestzugfolgezeiten auf den Eisenbahnstrecken vielfach bereits die Kapazitätsgrenze erreicht.

Folglich besteht auch nach Inbetriebnahme der Kombilösung weiterer Handlungsbedarf, um zur Zielerreichung der Verdopplung der Fahrgastzahlen im ÖPNV beizutragen:

- Beseitigung infrastruktureller Engpässe.
- Flexibilitätserhöhung durch bessere Netzverknüpfung.
- Neubaustrecken zur besseren Erschließung.
- (Stadtrandnahe) Tangentialstrecken.
- Neubau innerstädtischer Strecken nach dem Karlsruher Modell in der Region.
- Streckenreaktivierungen.

Linienetzplan

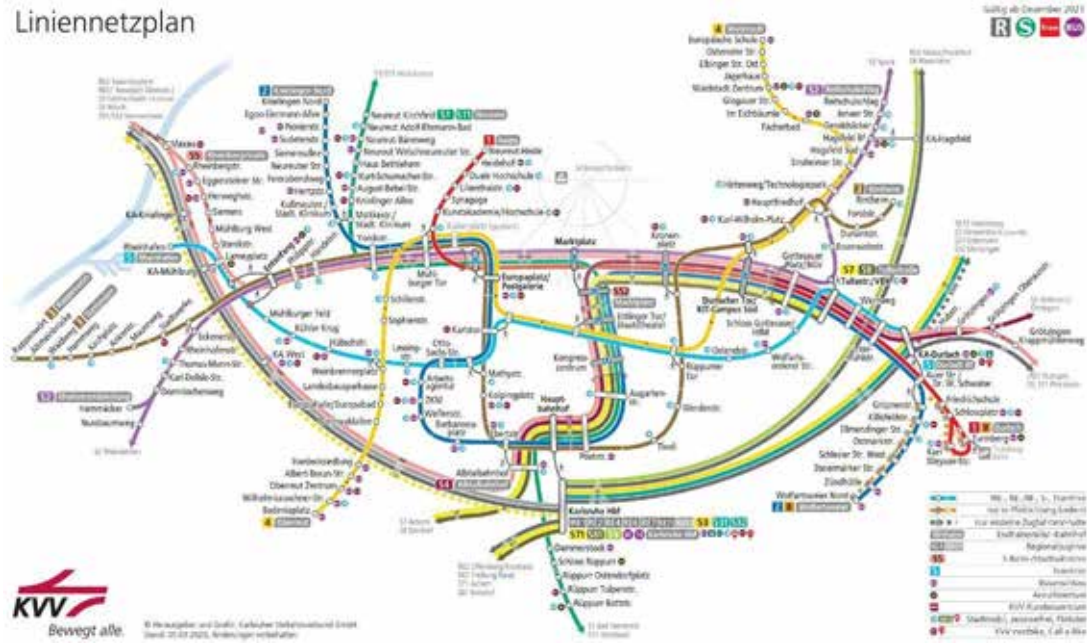


Abbildung 1: Liniennetzplan nach Inbetriebnahme der Kombilösung
(Quelle: KVV GmbH)

3 Übergeordnete Zielsetzungen und Fachpläne

Der gesellschaftliche Wandel und der voranschreitende Klimawandel verändern die raumrelevanten Herausforderungen und Fragestellungen und führen folglich zu einer Verschiebung der politischen Zielsetzung. Diese Veränderungen erfordern die Fortschreibung rahmengebender Pläne und Programme sowie die Aktualisierung der verkehrsplanerischen Fachbeiträge. Die nachfolgend aufgeführten Planwerke und Programme stehen in Wechselwirkung mit der künftigen Ausgestaltung des Schienenverkehrs. Der räumliche Fokus des vorliegenden Ergänzungsbandes liegt auf dem Kerngebiet des Verkehrsraumes von VBK und AVG, der Stadt Karlsruhe und der Region Mittlerer Oberrhein. Die Planwerke und Programme in den angrenzenden Regionen Rheinland-Pfalz, Heilbronn-Franken und Nordschwarzwald werden hier nicht im Detail betrachtet.

3.1 Landes-, Regional- und Stadtplanung

Der aktuelle Landesentwicklungsplan (LEP) für Baden-Württemberg wurde 2002 zur Sicherung der räumlichen Entwicklung von der Landesregierung beschlossen. Seit Veröffentlichung dieser Verordnung haben sich die Rahmenbedingungen und politischen Zielsetzungen stark verändert und weiterentwickelt. Eine Fortschreibung mit Neuausrichtung an diesen veränderten Rahmenbedingungen und Zielsetzungen ist erstrebenswert.

In den vergangenen beiden Jahren hat das Land Baden-Württemberg eine Untersuchung zur Reaktivierung von Schienenstrecken durchgeführt. Diese zum Jahresende 2020 veröffentlichte Studie „Potentialanalyse zur Reaktivierung von Schienenstrecken in Baden-Württemberg“ listet zu reaktivierende Einzelstrecken des Schienenpersonennahverkehrs in vier Nachfragekategorien auf. Im Zusammenhang mit der Studie wurden neben der Einführung einer Förderung für qualifizierte Machbarkeitsstudien für Streckenreaktivierungen auch die Fördermodalitäten für Planung, Realisierung und Betriebsdurchführung verbessert. Die bereits vorhandenen Reaktivierungsideen wurden durch die Studie in den politischen und gesellschaftlichen Fokus gerückt.

Im Rahmen der aktuellen Gesamtfortschreibung des Regionalplans der Region Mittlerer Oberrhein wird dem ÖPNV, insbesondere dem SPNV, eine wesentlich wichtigere Erschließungsfunktion als bisher beigemessen und die für den Infrastrukturausbau erforderlichen Trassen werden in Form von Korridoren verbindlich gesichert. Basierend auf diesen Korridorsicherungen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur kann langfristig die Weiterentwicklung des nachhaltigen und leistungsfähigen Verkehrsträgers Schiene sichergestellt werden.

Der benachbarte Regionalverband Nordschwarzwald schreibt derzeit den gültigen Regionalplan fort, ein erster Entwurf liegt noch nicht vor.

Auf städtischer Ebene werden die regionalen Zielsetzungen zur Stärkung der Verkehrsträger des Umweltverbundes konkretisiert: Die neue Klimaschutzstrategie der Stadt Karlsruhe, im „Klimaschutzkonzept 2030“ zusammengefasst, gibt den Handlungsrahmen für die Klimaschutzaktivitäten der kommenden Jahre vor. Der umfangreiche Maßnahmenkatalog verankert unter anderem wichtige Punkte zur Umsetzung der Verkehrswende. Folgende Maßnahmen betreffen direkt (Pull-Faktoren) und indirekt (Push-Faktoren) den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs:

- Netzausbau
- Kapazitätssteigerung
- Weiterentwicklung des Tarifsystems
- regionmove und Integration neuer Mobilitätsdienstleister
- Konsequente Bevorrechtigung des ÖPNV
- Klimafreundliche Busflotte

- Regulierung des motorisierten Individualverkehrs im Innenstadtbereich
- Schaffung stellplatzfreier Bereiche und Quartiere im öffentlichen Raum
- Reduzierung des Stellplatzschlüssels im privaten Bereich
- Realisierung einer Citylogistik nach Abschluss der Kombilösung

Zur Begleitung des Klimaschutzprozesses ist ein Monitoring mit regelmäßiger Berichterstattung und bei Bedarf die Ergänzung des Maßnahmenkatalogs vorgesehen.

Auf kommunaler Ebene erfolgt die (eigentümer)verbindliche Trassensicherung für den Infrastrukturausbau im Rahmen der Bauleitplanung durch die Festsetzung von Freihaltetrassen.

3.2 Verkehrsplanerische Fachbeiträge

Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Karlsruhe

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Stadt Karlsruhe von 2012 ist noch immer gültig; der Umsetzungsstatus wird im Rahmen des jährlichen Monitorings geprüft und fortgeschrieben. Die VBK haben zum letzten Monitoring 2021 perspektivische Projekte zur Aufnahme in den VEP gemeldet (vgl. Kap. 4.1.1).

Nahverkehrsplan des KVV

Die Fortschreibung des KVV Nahverkehrsplans (NVP) von 2014 ist noch immer gültig. 2021 werden in einem Ergänzungsband die Anforderungen zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit nach PBefG ausgeführt und ein Zeitplan für den Ausbau der noch nicht barrierefreien Haltestellen formuliert.

Eine Neuauflage des NVP der vier rechtsrheinischen Aufgabenträger des KVV ist ab 2022 vorgesehen.

Nahverkehrsplan des VPE

Der Nahverkehrsplan des Verkehrsverbundes Pforzheim-Enz (VPE) von 2011 wird aktuell fortgeschrieben. Der Fokus liegt auf der Überprüfung und Weiterentwicklung des aktuellen ÖPNV-Angebotes in der Stadt Pforzheim und im Enzkreis mit Berücksichtigung der Verknüpfungen zum Schienenverkehr und zwischen Buslinien sowie zu den benachbarten Zentren Karlsruhe und Stuttgart.

Der im Entwurf formulierte Prüfauftrag zur Verbundgrenzen übergreifenden Verlängerung der S 11 von Ittersbach ins Enztal mit optionaler Innenstadtanbindung Pforzheims nach dem Karlsruher Modell hat je nach Ergebnis der Prüfung folglich direkte Auswirkungen auf den SPNV im Verbundgebiet des KVV (vgl. Kap 4.1.2.13 und 4.1.2.18).

4 Säulen zur Netzweiterentwicklung

Der Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor lässt sich als Zusammenspiel der folgenden Säulen beschreiben:

- Kernelement stellt der **Ausbau der Schieneninfrastruktur** dar (vgl. 4.1).
- Die Schieneninfrastruktur kann jedoch nur durch sinnvoll gestaltete Betriebs- bzw. **Linienkonzepte** ihren vollen Nutzen entfalten (vgl. 4.2).
- Um die Konkurrenzfähigkeit zum MIV zu verbessern, ist die Verknüpfung aller Verkehrsträger des Umweltverbundes nötig. Im Rahmen des Projektes **regiomove** wird der Verkehrsverbund zum **Mobilitätsverbund** weiterentwickelt; auch werden die sog. Zugangswiderstände zu den leistungsstarken öffentlichen Verkehrsmitteln reduziert und die Nutzung für den Kunden erleichtert (vgl. 4.3).
- Neben der **Weiterentwicklung des** Personenverkehrs gilt es auch den (regionalen) **Güter- und Warenverkehr** grundsätzlich neu zu denken. Im Rahmen der Gesamtinitiative **regioKArgo** wird das bewährte Karlsruher Modell für den kombinierten Personen- und Güterverkehr weiterentwickelt (vgl. 4.4).
- Um Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit weiterhin gewährleisten zu können, muss auch die **Wartungs- und Abstellinfrastruktur** mit der Netzweiterentwicklung schritthalten (vgl. Kap. 4.5).

4.1 Infrastruktur

Für die insgesamt 46 Infrastrukturmaßnahmen wurde jeweils ein standardisierter Steckbrief erarbeitet. Die Differenzierung erfolgt analog der ursprünglichen „Netzkonzeption 2020 / 2030“ nach dem räumlichen Bezug in „städtische Maßnahmen“ der Stadt Karlsruhe und „regionale Maßnahmen“ im weiteren Verkehrsgebiet der AVG. In der Kategorie „weitere Projekte“ sind zusätzlich Maßnahmen ohne direkten Bezug zum Verbundgebiet des KVV aufgelistet, sodass hier auf eine Priorisierung und Erläuterung des rechtlichen Rahmens verzichtet wird.

Im Rahmen der vorliegenden Ergänzung wurden die einzelnen Projektideen priorisiert und in den folgenden beiden Kapiteln entsprechend sortiert. Aufgrund der Vielzahl der Projektideen mit sehr unterschiedlichem Status – „erste Idee“ bis hin zu konkreter Vorplanung – und der zahlreichen Kriterien², die direkten Einfluss auf die Dringlichkeit einzelner Maßnahmen haben, wurde im Rahmen der Erarbeitung dieses Dokuments lediglich eine qualitative, auf unserer Erfahrung basierende Einstufung in folgende Prioritätsgruppen vorgenommen:

- Vordringlicher Umsetzungsbedarf (+++)
- Mittelfristiger Umsetzungsbedarf (++)
- Langfristiger Umsetzungsbedarf (+)

Innerhalb der einzelnen Prioritätsgruppen wurde in der Regel keine Rangfolge gebildet – lediglich auf städtischer Ebene gibt es eine Ausnahme: Die Maßnahmen zur Beseitigung infrastruktureller Engpässe (vgl. 0 und 4.1.1.2) müssen zuerst umgesetzt werden, um auf den betroffenen Streckenabschnitten Kapazitäten für zusätzliche Verkehre zu schaffen.

Die Projektideen werden in folgende Maßnahmentypen unterteilt:

- Bei dem Typ **Engpassbeseitigung** steht der Ausbau der bestehenden Infrastruktur zur Beseitigung eines Engpasses im Vordergrund.
- Bei dem Typ **Reaktivierung** werden stillgelegte oder derzeit nur für den Güterverkehr genutzte Strecken reaktiviert oder für den Stadtbahnbetrieb ertüchtigt. Der Zustand der Strecken kann sehr unterschiedlich sein, wodurch sich auch sehr unterschiedliche bauliche Maßnahmen ergeben können.
- Beim Typ **Neuerschließung** wird mit Hilfe einer Neubaustrecke ein bisher nicht mit dem SPNV erschlossener Stadtteil oder Regionsteil angebunden.

² Auszug: Realisierungschance, Fahrgastpotential, Infrastrukturkosten, Betriebskosten, politischer Wille, betrieblicher Mehrwert, Erschließungsfunktion, Beseitigung infrastruktureller Engpass, Festsetzung in informellen oder formellen Planwerken, raumstrukturelle Folgewirkungen, Netzverknüpfungsfunktion, Zuständigkeiten (speziell bei grenzüberschreitenden Projekten).

- Bei dem Typ **Netzverknüpfung** werden bereits bestehende Trassen miteinander verknüpft und so die Flexibilität im Netz vergrößert. Die Erschließungswirkung steht bei diesen Projekten meist nicht im Fokus.
- Bei dem Typ **Neue Innenstadtstrecke** wird das Karlsruher Modell mit der Verknüpfung des städtischen und regionalen Schienenverkehrs erweitert. Bei diesen Projekten können neue Verknüpfungsstellen in Städten entstehen, welche bereits mit dem Karlsruher Modell an den SPNV angeschlossen sind oder es können Städte neu angebunden werden.
- Bei dem Typ **Tangentialstrecke** wird das städtische Netz um tangentiale Querverbindungen ergänzt, welche in der Regel einen (zeitlich) längeren Umweg über die Innenstadt zukünftig unnötig machen und im Kernnetz Kapazitäten freisetzen können.
- Bei dem Typ **Alternative Infrastruktur** wird das bestehende ÖPNV-Netz um alternative Infrastrukturen wie Seilbahnen ergänzt.
- Beim Typ **Elektrifizierung** wird eine bestehende und für den SPNV genutzte Strecke elektrifiziert und somit die Basis geschaffen, den Streckenast in das Stadtbahnnetz zu integrieren.

Einige Projektideen lassen sich mehreren der oben stehenden Typen zuordnen, in den entsprechenden Steckbriefen werden dann auch mehrere Typen genannt.

Im Steckbrief wird außerdem jeweils aufgeführt, welche formellen und informellen Programme oder Pläne die Projektidee bereits beinhalten oder für welche Fortschreibung die Projekte gemeldet sind. Es wurden die folgenden relevanten Programme / Pläne berücksichtigt:

- **Regionalplan**
- **Nahverkehrsplan (NVP)**
- **Flächennutzungsplan (FNP)**
- **Verkehrsentwicklungsplan (VEP)**
- **Bebauungsplan (B-Plan)**
- **Informelles Programm / Plan** (z. B. städtebauliches Entwicklungskonzept, sonstige Studie)

Zur besseren Lesbarkeit der Steckbriefe wurden für alle oben genannten Programme jeweils zwei Checkboxen vorgesehen. Die erste Checkbox steht für das derzeit gültige Programm bzw. den Plan, die zweite für die Fortschreibung. Im Beispiel ist die Maßnahme nicht im gültigen VEP enthalten aber für die Fortschreibung vorgesehen bzw. gemeldet (Beispiel: VEP).

Auf den folgenden Seiten ist jede Maßnahme in einem Steckbrief mit Übersichtsskizze näher beschrieben. Neben der Priorität, dem Maßnahmentyp und der Berücksichtigung der Maßnahme in relevanten Plänen und Programmen werden jeweils der aktuelle Status, Chancen und Herausforderungen sowie das weitere Vorgehen dargestellt.

Als Ergänzung zu den einzelnen Steckbriefen sind als Anlage je ein Übersichtsplan für die städtischen (Anlage 1) und die regionalen (Anlage 2) Maßnahmen beigefügt.

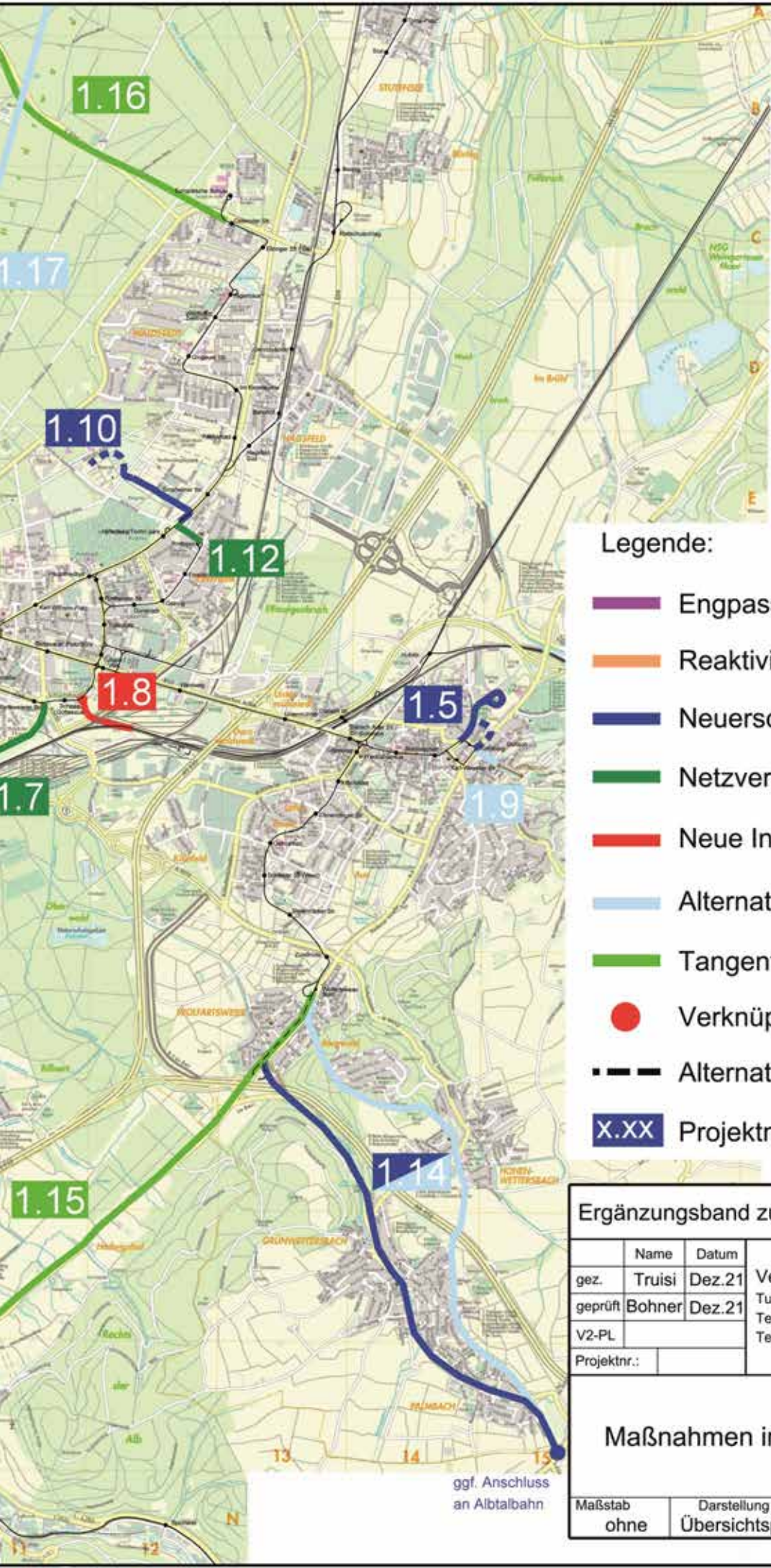
4.1.1 Stadt Karlsruhe

Kapitel	Maßnahme	Priorität	Maßnahmentyp
4.1.1.1	Albtalbahnhof – Bahnhofsvorplatz	+++	Engpassbeseitigung
4.1.1.2	Kapazitätserhöhung Mühlburger Tor – Yorckstraße	+++	Engpassbeseitigung
4.1.1.3	Ausbau der Güterverkehrsstrecke Neureut – Mühlburg	+++	Reaktivierung / Neuerschließung
4.1.1.4	Verlängerung Tram 1 bis Kirchfeld Nord	+++	Neuerschließung
4.1.1.5	Verlängerung Tram 1 bis Durlach Turmbergbad	+++	Neuerschließung
4.1.1.6	Tramnetzergänzung Südwest	+++	Neuerschließung / Netzverknüpfung
4.1.1.7	Tram Stuttgarter Straße	+++	Neuerschließung / Netzverknüpfung
4.1.1.8	Einschleifung S31 / S32	+++	Neue Innenstadtstrecke
4.1.1.9	Verlängerung Turmbergbahn	+++	Alt. Infrastruktur / Netzverknüpfung
4.1.1.10	Anbindung KIT-Campus Ost	++	Neuerschließung
4.1.1.11	Verknüpfungshaltestelle Hardecksiedlung	++	Netzverknüpfung
4.1.1.12	Verknüpfung Rintheim – Hirtenweg	++	Netzverknüpfung
4.1.1.13	Lückenschluss Kriegsstraße – Weinbrennerplatz	++	Netzverknüpfung
4.1.1.14	Anbindung der Karlsruher Höhenstadtteile	+	Neuerschließung / Alt. Infrastruktur
4.1.1.15	Verbindungsstrecke Wolfartsweier – Ettlingen	+	Tangentialstrecke
4.1.1.16	Tangentialverbindung Hardtwald	+	Tangentialstrecke
4.1.1.17	Seilbahn KA-Zentrum – KIT-Campus Nord	+	Alt. Infrastruktur

Tabelle 1: Maßnahmen im Stadtgebiet Karlsruhe

Anlage 1: Übersichtsplan Maßnahmen im Stadtgebiet Karlsruhe





Legende:

- Engpassbeseitigung
- Reaktivierung
- Neuerschließung
- Netzverknüpfung
- Neue Innenstadtstrecke
- Alternative Infrastruktur
- Tangentialstrecke
- Verknüpfungshaltestelle
- Alternative Trassenführung
- X.XX Projektnummer nach Kapitel 4.1

Ergänzungsband zur Netzkonzeption 2020 / 2030

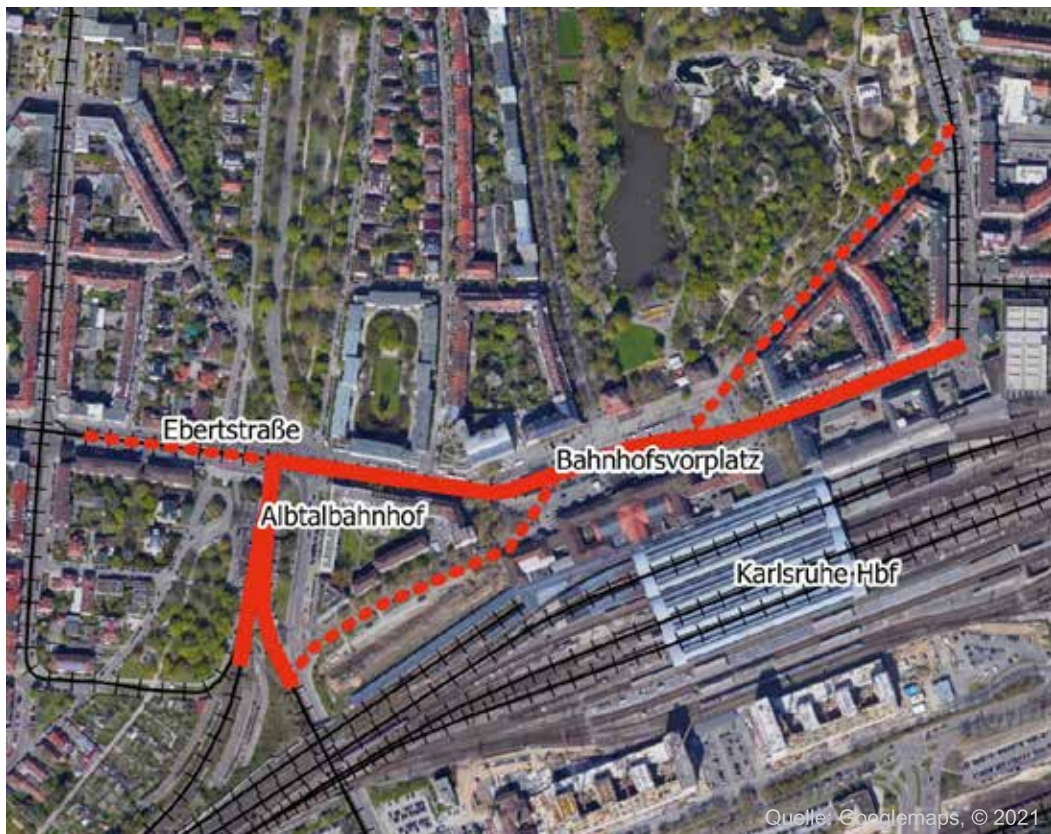
	Name	Datum	Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH Tullastraße 71, 76131 Karlsruhe Telefon 07 21 / 61 07-0 Telefax 07 21 / 61 07-50 09
gez.	Truisi	Dez.21	
geprüft	Bohner	Dez.21	
V2-PL			
Projektnr.:			

Maßnahmen im Stadtgebiet Karlsruhe

Maßstab ohne	Darstellung Übersichtsplan Stadtgebiet Karlsruhe	Anlage 1
-----------------	---	-------------

ggf. Anschluss
an Albtalbahn

4.1.1.1 Albtalbahnhof – Bahnhofsvorplatz



Beschreibung Die Leistungsfähigkeit der Straßenbahninfrastruktur ist im Bereich zwischen dem Gleisdreieck Karlstraße / Ebertstraße – Albtalbahnhof – Bahnhofsvorplatz – Poststraße für eine stabile und sichere Verkehrsabwicklung überschritten. Schlüsselstellen sind hierbei das Gleisdreieck nördlich des Albtalbahnhofs, die Trasse in der Ebertstraße zwischen dem Albtalbahnhof und dem Bahnhofsvorplatz sowie die Trasse in der Poststraße / Ettlinger Straße bis zum Abzweig der Rüppurrer Straße. Eine großräumige Überplanung mit Kapazitätsausbau und Neusortierung der Verkehrsströme mit folgenden Bestandteilen ist nötig:

- Entflechtung des Gleisdreiecks nördlich des Albtalbahnhofs
- Abbiegleis in der Ebertstraße zwischen Albtalbahnhof und Bahnhofsvorplatz
- Barrierefreier Ausbau des Bahnhofsvorplatzes
- Optional:
 - Aufgabe des Albtalbahnhofs als Regelhalt
 - Neusortierung Bus und Bahn in der Hst. Ebertstraße
 - Bypass durch die Victor-Gollancz-Straße
 - Bypass durch die Straße Am Stadtgarten

Priorität +++

Maßnahmentyp Engpassbeseitigung

Entwurfsplanung / Projektidee; basierend auf den Ergebnissen des städtebaulichen Wettbewerbs von 2009 wurde die technische Planung zum barrierefreien Ausbau des Bahnhofsvorplatzes bis Lph. 3 durchgeführt. Für die übrigen Bereiche bestehen Ideenskizzen.

Status

- Regionalplan FNP B-Plan
 NVP VEP infor. Programm / Plan

**Rechts-
rahmen**

Mit der Umsetzung wird die Fahrplanstabilität gesteigert, was speziell für die Kurse welche über den Albtalbahnhof auf die DB-Strecke weiterfahren von besonderer Bedeutung ist. Außerdem kann der Streckenabschnitt zusätzliche Linien aufnehmen welche z. B. über Trassen der Maßnahmen 4.1.1.6 oder 4.1.1.7 den Hauptbahnhof bedienen.

**Chancen
und
Heraus-
forde-
rungen**

Im Planungsraum müssen sowohl städtebauliche als auch verkehrliche Belange berücksichtigt und in Einklang gebracht werden.

Mit der Neusortierung des verfügbaren (Verkehrs-)Raumes und der damit ggf. einhergehender Verkehrsberuhigung besteht die Chance, das Bahnhofsquartier als „Stadtter“ für Bahnreisende attraktiv und gleichzeitig funktional neu zu gestalten.

Der barrierefreie Ausbau des Bahnhofsvorplatzes und des Albtalbahnhofs sind im NVP als vordringliche Maßnahmen eingestuft, der vordringliche Handlungsbedarf wird hierdurch zusätzlich unterstrichen.

Einleitung Planrechtsverfahren bis 2025, ggf. Überarbeitung städtebaulicher Wettbewerbsergebnisse.

**Weiteres
Vorgehen**

4.1.1.2 Kapazitätserhöhung Mühlburger Tor – Yorckstraße



Beschreibung Die Leistungsfähigkeit der Straßenbahninfrastruktur stößt zwischen dem westlichen Tunnelende und der Haltestelle Yorckstraße an seine Grenzen. Eine kritische Engstelle entsteht durch die Überlagerung der Linien aus dem Tunnel mit den aus der Kaiserstraße kommenden Linien. Zusätzliche Kapazitätsprobleme entstehen auf der Ost-West-Achse insbesondere durch die Abbiegevorgänge in die bzw. Einbiegevorgänge aus der Schillerstraße.

Zur Beseitigung des Infrastrukturengpasses sind folgende Maßnahmen nötig:

- Separates Abbiegegleis Richtung Heide für die Linien aus der Kaiserstraße ohne vorherige Verflechtung mit der Trasse aus dem Tunnel. Als Untervariante kann ein Bypass durch die Südliche Hildapromenade geprüft werden. Hierbei würde allerdings die Umsteigehaltestelle Grashofstraße bei Fahrt in Richtung Heide entfallen.
- Dreigleisiger Ausbau zwischen Mühlburger Tor und Yorckstraße.

Priorität +++

Maßnahmentyp Engpassbeseitigung

Projektidee

- Regionalplan FNP B-Plan
 NVP VEP infor. Programm / Plan

Status

Rechts- rahmen

Mit der Entflechtung der Kurse im Bereich der Grashofstraße könnten Zwangspunkte (Fahren im Raumabstand im Tunnel und Abhängigkeiten der Weichen im Gleisdreieck) reduziert und die Leistungsfähigkeit gesteigert werden.

Neben der oben geschilderten Linienüberlagerung hat der KFZ-Wender südlich der Grashofstraße zusätzliche negative Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Bereichs.

Durch ein drittes Gleis zwischen dem Mühlburger Tor und der Yorckstraße wird speziell durch die Möglichkeit zur Vorsortierung der Linien in Richtung Schillerstraße und den weiteren Linien in Richtung Westen bzw. Norden die Leistungsfähigkeit gesteigert.

An dieser Stelle im städtischen Netz kann die Entflechtung bzw. Steigerung der Leistungsfähigkeit nur auf Kosten des MIV erfolgen.

Chancen und Heraus- forde- rungen

Die ersten Planungsschritte sind zeitnah aufzunehmen.

Weiteres Vorgehen

4.1.1.3 Ausbau der Güterverkehrsstrecke Neureut – Mühlburg



Beschreibung Ausbau der derzeit nur für den Güterverkehr genutzten 4 km langen Eisenbahnstrecke Neureut – Mühlburg zur Einbindung in das Stadtbahnnetz als schnelle Direktverbindung von Neureut zum Hauptbahnhof Karlsruhe mit folgenden Bestandteilen:

- Ausbau inkl. Elektrifizierung der Strecke für den Stadtbahnbetrieb mit mind. zwei Kreuzungsmöglichkeiten
- Zwei zusätzliche Haltepunkte (Daimlerstraße, Husarenlager)
- Anpassungen an die DB-Strecke (Weichenverbindung, Signaltechnik, ggf. Überleitstelle)

Priorität +++

Maßnahmentyp Reaktivierung /
Neuerschließung

Vorplanung; derzeit werden vorbereitende Untersuchungen in verkehrlicher und wirtschaftlicher Hinsicht durchgeführt. **Status**

Regionalplan FNP B-Plan

NVP VEP infor. Programm / Plan

**Rechts-
rahmen**

Die Maßnahme ermöglicht schnelle Direktverbindungen aus Richtung Neureut / Hardt zum Hauptbahnhof und erschließt zudem das Gewerbegebiet Husarenlager.

In der Potentialstudie zur Streckenreaktivierung des Landes Baden-Württemberg wurde die Maßnahme in die Kategorie B hohes Nachfragepotential eingestuft.

Ein Verknüpfungshaltepunkt (vgl. 4.1.1.11) im Bereich der Hardecksiedlung bietet weitere attraktive Verknüpfungsmöglichkeiten zum städtischen Tramnetz und verspricht zusätzliches Fahrgastpotential.

Je nach Betriebskonzept steht die Maßnahme in Verbindung mit der Reaktivierung der Hardtbahn (vgl. 4.1.2.3).

Anspruchsvoll wird die Erstellung des Betriebskonzeptes: hier sind sowohl der dichte Stadtbahntakt auf der Hardtbahn mit eingleisigen Abschnitten als auch der Verkehr auf der DB-Strecke zwischen Wörth und Karlsruhe Hbf zu beachten.

**Chancen
und
Heraus-
forde-
rungen**

Einleitung Planrechtsverfahren bis 2024.

**Weiteres
Vorgehen**

4.1.1.4 Verlängerung Tram 1 bis Kirchfeld Nord



Beschreibung Verlängerung der VBK-Strecke 11800 um ca. 3,3 km von Neureut-Heide durch das geplante Entwicklungsgebiet Neureut-Zentrum III bis in die bestehende Wohnsiedlung Kirchfeld Nord.
Je nach Variante sollen vier bis sechs zusätzliche Haltestellen mit Verknüpfung zur S1 / S11 in Kirchfeld und einer Wendeschleife in Kirchfeld Nord realisiert werden.

Priorität +++

Maßnahmentyp Neuerschließung

Vorplanung / Freihaltetrasse für nördlichen Trassenabschnitt in B-Plan gesichert; Freihaltetrasse für südlichen Abschnitt im städtebaulichen Entwurf berücksichtigt und zur Übernahme in den B-Plan vorgesehen.

Status

Regionalplan FNP B-Plan
 NVP VEP infor. Programm / Plan

**Rechts-
rahmen**

Die Maßnahme bindet die gesamte Kirchfeldsiedlung inkl. Entwicklungsgebiet Neureut-Zentrum III ans städtische Tramnetz an. Somit besteht bei rechtzeitiger Realisierung der Maßnahme die Möglichkeit, für das Baugebiet Neureut Zentrum III bei Erstbezug eine leistungsfähige und attraktive Alternative zum MIV anzubieten und so den Flächenbedarf für ruhenden und fließenden motorisierten Individualverkehr deutlich zu reduzieren.

**Chancen
und
Heraus-
forde-
rungen**

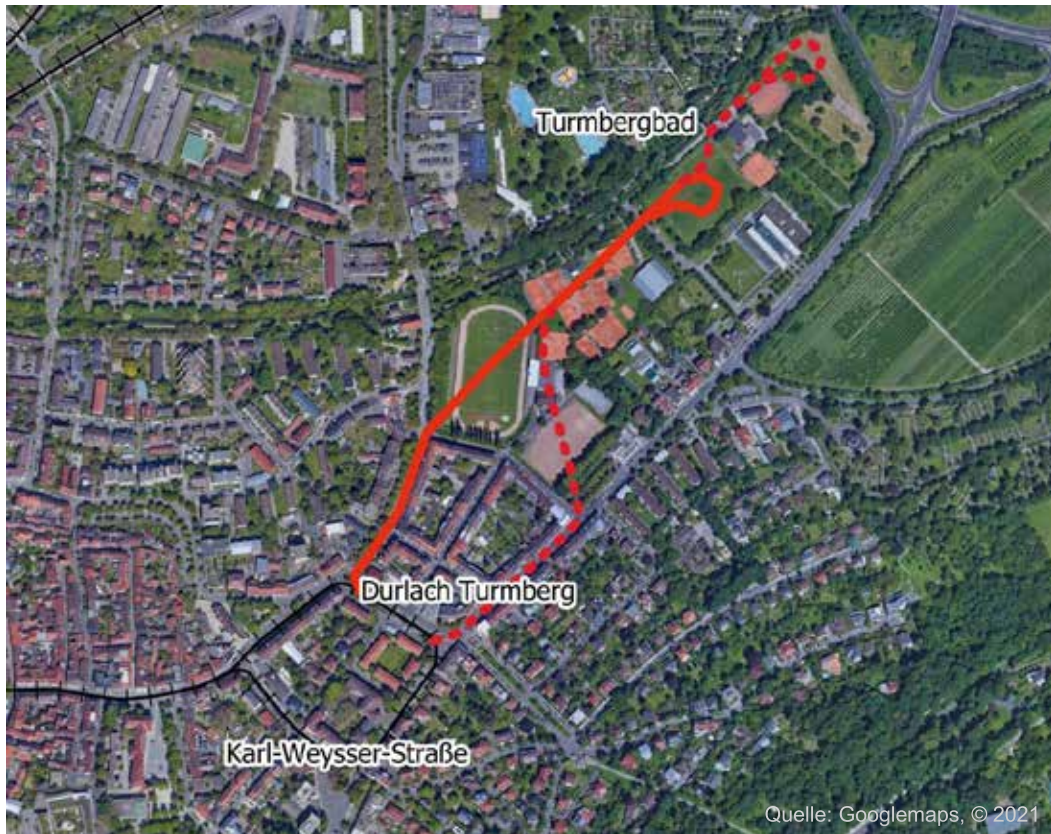
Im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung müssen die Vorteile der Tram die Vorteile der bestehenden und sehr leistungsfähigen Buslinie 73 von Kirchfeld Nord zum Europaplatz überwiegen.

Um Parallelverkehre zu vermeiden, ist eine Anpassung der Buslinie zwingend erforderlich. Die Schwierigkeit besteht hier vor allem darin, negative Effekte durch wegfallende Busverbindungen so gering wie möglich zu halten.

Inbetriebnahme bis Erstbezug der Wohneinheiten im Entwicklungsgebiet Neureut-Zentrum III.

**Weiteres
Vorgehen**

4.1.1.5 Verlängerung Tram 1 bis Durlach Turmbergbad



Beschreibung Verlängerung der Linie 1 von der Hst. Durlach Turmberg um eine ca. 800 m lange Neubaustrecke mit ein bis zwei zusätzlichen Haltestellen bis zum Turmbergbad inkl. Erschließung des Entwicklungsgebietes Unten am Grötzingen Weg.

Im Zusammenhang mit der geplanten Gebietsentwicklung auf den Sportvereinsflächen bestehen unterschiedliche Ideen für eine Trassenführung. Denkbar ist die Führung durch die Alte Weingartener Straße (sh. durchgehende Linie in Abbildung) mit Wendeschleife oder über die Grötzingen Straße (B3) (gestrichelte Linie). Auch die Trassenführung im Plangebiet selbst ist noch nicht festgelegt, eine Blockumfahrung ist ebenfalls denkbar.

Priorität +++

Maßnahmentyp Neuerschließung

Projektidee

- Regionalplan FNP B-Plan
 NVP VEP infor. Programm / Plan

Status

Rechts- rahmen

Die Maßnahme bindet die nördlichen Teile Durlachs inkl. Turmbergbad an das städtische Tramnetz an. Außerdem besteht mit der Maßnahme das Potential für das im FNP ausgewiesene Entwicklungsgebiet Sportflächen Durlach / Unten am Grötzinger Weg bei Erstbezug eine leistungsfähige und attraktive Alternative zum MIV anzubieten und so den Flächenbedarf für ruhenden und fließenden motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.

Aufgrund der beengten bzw. städtebaulich sensiblen Straßenräume in der Alten Weingartener Straße bzw. Grötzinger Straße wird die Akzeptanz der Bevölkerung für die nötigen Eingriffe ein wichtiger Baustein für eine mögliche Umsetzung des Projektes sein.

Chancen und Heraus- forde- rungen

Beteiligung am städtischen Wettbewerbsverfahren / Trassensicherung im Bebauungsplanverfahren.
Inbetriebnahme bis Erstbezug der Wohneinheiten im Entwicklungsgebiet.

Weiteres Vorgehen

4.1.1.6 Tramnetzergänzung Südwest



Beschreibung Die Tramnetzergänzung in Karlsruhes Südwesten besteht aus folgenden Bausteinen:

- Ca. 600 m lange Netzverknüpfung zwischen der Strecke 12950 in der Brauerstr. und der Europahalle an der Strecke 12900.
- Ca. 2 km lange Neubaustrecke in der Pulverhausstraße als Netzverknüpfung zwischen den Strecken 12900 und 11100.
- Aufbauend auf der Neubaustrecke in der Pulverhausstraße ist die ergänzende Führung einer Tramlinie durch die Heidenstückersiedlung und einer möglichen Verlängerung bis zur Messe mit einer Gesamtlänge von ca. 3,2 km möglich.
- Im Zusammenhang mit den oben stehenden Projektbausteinen sollen vier bis acht neue Haltestellen entstehen.

Priorität +++

Maßnahmentyp Neuerschließung /
Netzverknüpfung

Vorplanung; derzeit wird eine technische Machbarkeitsstudie durchgeführt. **Status**

Regionalplan FNP B-Plan

NVP VEP infor. Programm / Plan

**Rechts-
rahmen**

Die Kombination der Maßnahmen bindet den bisher nur mit dem Bus erschlossenen Stadtteil Grünwinkel inkl. Heidenstückersiedlung an das Tramnetz an und schafft zusätzlich eine schnelle, schienengebundene Verbindungsachse zwischen dem Karlsruher Hauptbahnhof und den südwestlich gelegenen Stadtteilen bzw. Rheinstetten inkl. Messe. **Chancen
und
Heraus-
forde-
rungen**

Die Umsetzung der Tram Pulverhausstraße bietet gleichzeitig durch eine mögliche Reduktion der Fahrstreifen das Potential die Barrierewirkung zu reduzieren.

Ob eine technisch umsetzbare Trasse durch das städtebaulich sensible und kleinstrukturierte Quartier Heidenstückersiedlung im Rahmen der oben genannten Machbarkeitsstudie entwickelt werden kann ist offen, folglich ist auch die Anbindung der Messe derzeit noch als Option zu sehen.

Auch für dieses Projekt muss je nach Umsetzung das bestehende Busnetz angepasst werden.

Aufbauend auf den Ergebnissen der technischen Machbarkeitsstudie (geplanter Abschluss Ende 2021) die Planung zur Entwurfsreife bringen. **Weiteres
Vorgehen**

4.1.1.7 Tram Stuttgarter Straße



Beschreibung Verbindungsstrecke von der Hst. Tivoli bis zum „Oststadtkreisel“ (östlich der Haltestelle Wolfartsweierer Straße) über 1,3 km als südwestliche Tangentialstrecke mit zwei zusätzlichen Haltestellen. Sowohl für den westlichen Anschluss am Tivoli (inkl. Wendeschleife) als auch für den östlichen Anschluss im Bereich zwischen der Haltestelle Wolfartsweierer Straße und Schloss Gottesau werden unterschiedliche Varianten diskutiert.

Priorität +++

Maßnahmentyp Neuerschließung /
Netzverknüpfung

Vorplanung / Freihaltetrasse für den südlichen Abschnitt im **Status**
Bebauungsplan „Südlich Stuttgarter Straße“ gesichert.

Regionalplan FNP B-Plan **Rechts-**
rahmen
 NVP VEP infor. Programm / Plan

Mit der Maßnahme wird der östliche Teil der Südstadt erschlossen. **Chancen**
Außerdem werden durch die zusätzliche Schaffung einer Süd-Ost- **und**
Tangentialachse weitere Direktverbindungen ermöglicht. **Heraus-**
Die möglichen Linienführungen sind noch in Diskussion, hierbei **forde-**
besteht ein direkter Zusammenhang mit der Engpassbeseitigung **rungen**
zwischen Albtalbahnhof und Hauptbahnhofvorplatz (vgl. 0).

Die Vorplanung soll wieder aufgegriffen und weiter verfolgt werden; **Weiteres**
Entwurfsplanung anstoßen. **Vorgehen**

4.1.1.8 Einschleifung S31 / S32



Beschreibung Einschleifung der Stadtbahnlinie S31 / S32 von Odenheim bzw. Menzingen in die Karlsruher Innenstadt nach dem Karlsruher Modell mit folgenden baulichen Bestandteilen:

- Zweigleisiger Abzweig von der DB-Strecke 4000 mit Systemwechselstelle
- Unterkreuzung der DB-Strecke 4020 in bestehender, baulich dafür vorbereiteter EÜ
- Höhengleiche Kreuzung des Ostrings (B10)
- Anbindung an das städtische Straßenbahnnetz östlich der Haltestelle Schloss Gottesaue

Priorität +++

Maßnahmentyp Neue Innenstadtstrecke

Vorplanung; derzeit werden vorbereitende Untersuchungen in verkehrlicher und wirtschaftlicher Hinsicht durchgeführt; eine Planungsvereinbarung mit der DB AG bis einschließlich LP 4 ist abgeschlossen.

Status

- Regionalplan FNP B-Plan
 NVP VEP infor. Programm / Plan

Rechts- rahmen

Die Einschleifung der S31 / S32 schafft neue Direktverbindungen zwischen dem Nordosten der Region und der Innenstadt des Oberzentrums Karlsruhe.

Chancen und Heraus- forde- rungen

Die wegfallenden Direktverbindungen zum Hauptbahnhof für den Streckenverlauf der S31 / S32 werden durch einen zusätzlich bestellten RE Heidelberg – Karlsruhe teilweise kompensiert. Die Überlagerung der Verkehre zum Karlsruher Hauptbahnhof und in die Innenstadt sorgt für eine attraktive Verbesserung des Fahrplanangebotes mit neuen Direktverbindungen.

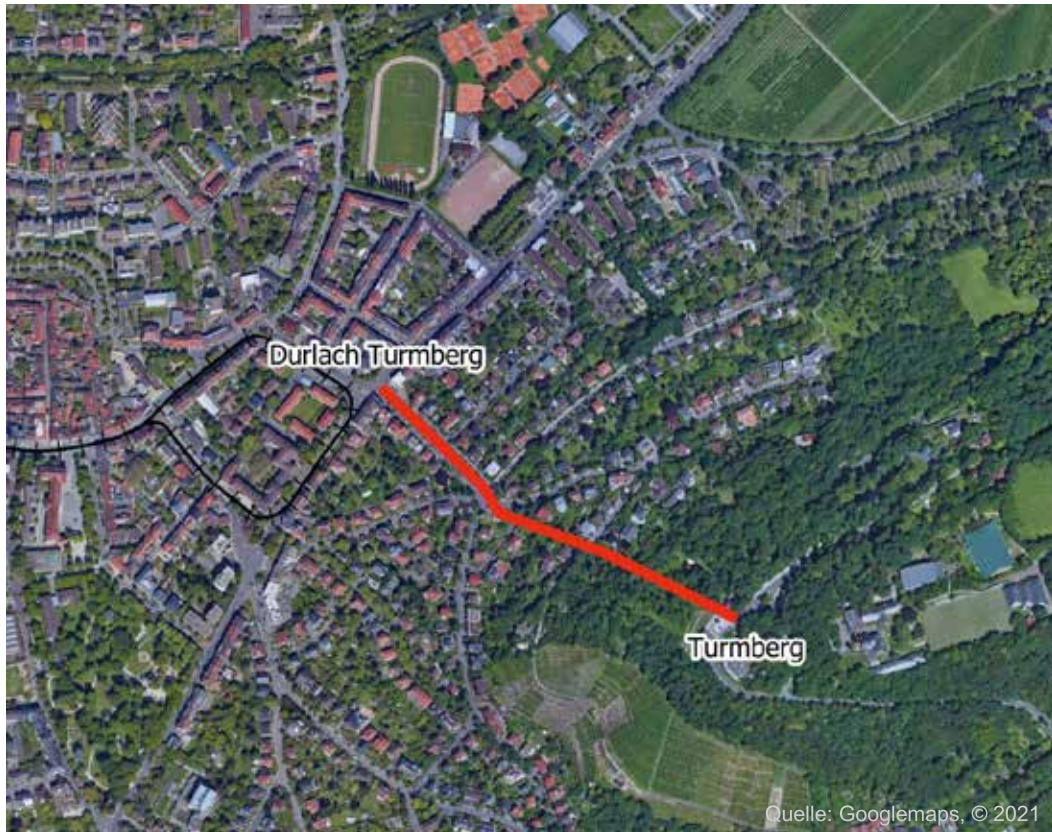
Für die Umsetzung der Maßnahmen sind neben den oben beschriebenen Maßnahmen insbesondere Anpassungen an der Infrastruktur der DB-Netz AG für die nötige Abzweigstelle erforderlich. Diese Maßnahmen sind aufgrund der Wichtigkeit der durchgehenden Hauptstrecke unter Betrieb umzusetzen.

Für die innerstädtische Linienführung gibt es zwei unterschiedliche Konzepte: Führung über den Europaplatz bis zur Haltestelle Haus Bethlehem in Karlsruhe-Neureut (vgl. Kap. 4.2) oder bis zur Haltestelle Rheinbergstraße in Karlsruhe-Knielingen. Bei Realisierung ausreichender infrastruktureller Kapazitäten zur Querung des Rheins ist eine Verlängerung der Linie nach Rheinland-Pfalz zu prüfen.

Einleitung Planrechtsverfahren bis 2024, Beschluss 2025 erwartet.

Weiteres Vorgehen

4.1.1.9 Verlängerung Turmbergbahn



Beschreibung Im Rahmen des barrierefreien Neubaus der Turmbergbahn ist geplant die Standseilbahn von der heutigen Talstation durch die Bergbahnstraße (Freihaltetrasse) bis zur Grötzinger Straße / B3 zu verlängern, um einen direkten Umstieg an der Straßenbahnhaltestelle Durlach Turmberg zu ermöglichen. Die Verlängerung der Bahn soll außerdem mit einer tariflichen Einbindung in den KVV-Tarif einhergehen.

Priorität +++

Maßnahmentyp Alt. Infrastruktur /
Netzverknüpfung

Von den zuständigen Gremien (GR Karlsruhe, OR Durlach, AR VBK) genehmigt, zur Bereitstellung von Landesfinanzmitteln angemeldet.

Status

- Regionalplan FNP B-Plan
 NVP VEP infor. Programm / Plan

**Rechts-
rahmen**

Der barrierefreie Neubau inkl. Verlängerung bis zur B3 stellt langfristig die Nutzung für alle Teile der Gesellschaft sicher, in Verbindung mit der tariflichen Einbindung in die Wabe 100 wird der Bereich Turmberg inkl. der Sportschule Schöneck attraktiv mit dem ÖPNV erschlossen.

**Chancen
und
Heraus-
forde-
rungen**

Die Verknüpfung zur Endhaltestelle der Tram ist barrierefrei über die Grötzingen Straße möglich.

Die Veränderungen im Stadtbild sowie die Änderung der Verkehrsführung für den IV haben im Planungsverfahren bereits zu Kontroversen in der Bürgerschaft geführt. Die Sicherung der Akzeptanz der Bürgerschaft ist hier von großer Bedeutung.

Einleitung Planfeststellung 2021.

**Weiteres
Vorgehen**

4.1.1.10 Anbindung KIT-Campus Ost



Beschreibung Anbindung des KIT-Campus Ost und des Technologieparks Karlsruhe ans Tramnetz ab der Wendeschleife Hirtenweg durch eine ca. 0,9 km lange Neubaustrecke inkl. ein bis zwei zusätzlicher Haltestellen.

Die Projektidee sieht eine Führung durch die Emmy-Noether-Straße bis zur KFZ-Wendeschleife vor. Optional kann die Trasse auch als Verlängerung durch das Plangebiet des Bebauungsplans KIT-Campus Ost geführt werden.

Priorität ++

Maßnahmentyp Neuerschließung

Projektidee

Status

- Regionalplan FNP B-Plan
 NVP VEP infor. Programm / Plan

Rechts- rahmen

Die Maßnahme bietet eine attraktive Erschließung der Sondergebiete mit Forschungsnutzung KIT-Campus Ost und Technologiepark Karlsruhe. In Kombination mit der Maßnahme Verknüpfung Hirtenweg – Rintheim (vgl. 4.1.1.12) ist eine Verlängerung der Linie 5 ab Rintheim möglich.

Chancen und Heraus- forde- rungen

Im Bebauungsplanverfahren zum KIT-Campus Ost wurde die VBK bereits im Planungsprozess beteiligt. Der Verkehrsraum in Verlängerung der Emmy-Noether-Straße wurde im Aufstellungsbeschluss ausreichend dimensioniert, um zu einem späteren Zeitpunkt einen straßenbündigen Gleiskörper zu realisieren.

Planungen sollten spätestens in Zusammenhang mit der Maßnahme Verknüpfung Rintheim – Hirtenweg (4.1.1.12) wieder aufgegriffen werden.

Weiteres Vorgehen

4.1.1.11 Verknüpfungshaltestelle Hardecksiedlung



Beschreibung Neubau einer Verknüpfungshaltestelle an der DB Strecke 3443 im Bereich der Straßenbahnhaltestelle Hardecksiedlung (Linie 1) mit der Möglichkeit zum Umstieg zwischen Regional- bzw. Stadtbahnen auf der Achse Karlsruhe Hbf. – Wörth und Straßenbahnen im städtischen Tramnetz.

Priorität ++

Maßnahmentyp Netzverknüpfung

Projektidee

- Regionalplan FNP B-Plan
 NVP VEP infor. Programm / Plan

Status

Rechts- rahmen

Mit der Verknüpfungshaltestelle könnten attraktive Umsteigemöglichkeiten zur Verknüpfung folgender Stadt- bzw. Regionsteile geschaffen werden:

- Oberreut, Weststadt, Innenstadt
- Rheinland-Pfalz
- Karlsruhes Südwesten (bei Realisierung der Maßnahme 4.1.1.6)
- Karlsruhes Nordwesten, Linkenheim-Hochstetten, Graben-Neudorf (bei Realisierung der Maßnahmen 4.1.1.3 und 4.1.2.3)

Chancen und Heraus- forde- rungen

Neben der baulichen Realisierbarkeit stellt die Gewährleistung der Fahrplanstabilität auf der DB-Strecke 3443 eine Herausforderung dar.

Technische und verkehrliche Machbarkeit prüfen.

Weiteres Vorgehen

4.1.1.12 Verknüpfung Rintheim – Hirtenweg



Beschreibung Betriebliche ca. 300 m lange Verbindungsstrecke durch den Hirtenweg von der Mannheimer Str. (Hst. Rintheim) zur Haid-und-Neu-Straße (Hst. Hirtenweg) ohne Haltestellen und Erschließungsfunktion als Folgemaßnahme zur Gleismittenerweiterung (GM) in Rintheim.

Priorität ++ **Maßnahmentyp** Netzverknüpfung

Vorplanung; die Planungen wurden im Zusammenhang mit der GM-Erweiterung Rintheim durchgeführt, dann jedoch zurückgestellt.

Status

Regionalplan FNP B-Plan
 NVP VEP infor. Programm / Plan

**Rechts-
rahmen**

Die Maßnahme dient der Flexibilisierung des Streckennetzes (z. B. im Störfall) und ermöglicht neue Direktverbindungen.

Durch Zusammenlegung der Linie 3 und 4 (nach Inbetriebnahme Kombilösung) in Schwachverkehrszeiten ließen sich ggf. Fahrzeuge / Umläufe einsparen.

Interessant ist auch eine gemeinsame Betrachtung mit dem Projekt Anbindung Campus Ost bzw. Technologiepark (vgl. 4.1.1.10).

**Chancen
und
Heraus-
forde-
rungen**

Vorhandene Planungen zu gegebener Zeit wieder aufgreifen.

**Weiteres
Vorgehen**

4.1.1.13 Lückenschluss Kriegsstraße – Weinbrennerplatz



Beschreibung Verlängerung der im Bau befindlichen Kriegsstraßen-Trasse vom Karlstor mit einer 1,2 km langen Neubaustrecke in Richtung Westen bis zum Weinbrennerplatz inkl. zusätzlicher Haltestellen.

Priorität ++

Maßnahmentyp Netzverknüpfung

Perspektivische Projektidee

- Regionalplan FNP B-Plan
 NVP VEP infor. Programm / Plan

Status

Rechts- rahmen

Mit Realisierung dieser Projektidee steht eine zweite leistungsfähige, geradlinig geführte Ost-West-Achse zur Verfügung, die das Netz flexibler macht und die Knotenpunkte im Verlauf der Mathy-/Gartenstraße entlasten kann, sobald aus Gründen der weiteren Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV eine Erhöhung der Linien- oder Fahrtenanzahl im Kernstadtbereich erforderlich wird. Insoweit ist dieser Streckenabschnitt als mittel- bis langfristige Ergänzung anzusehen.

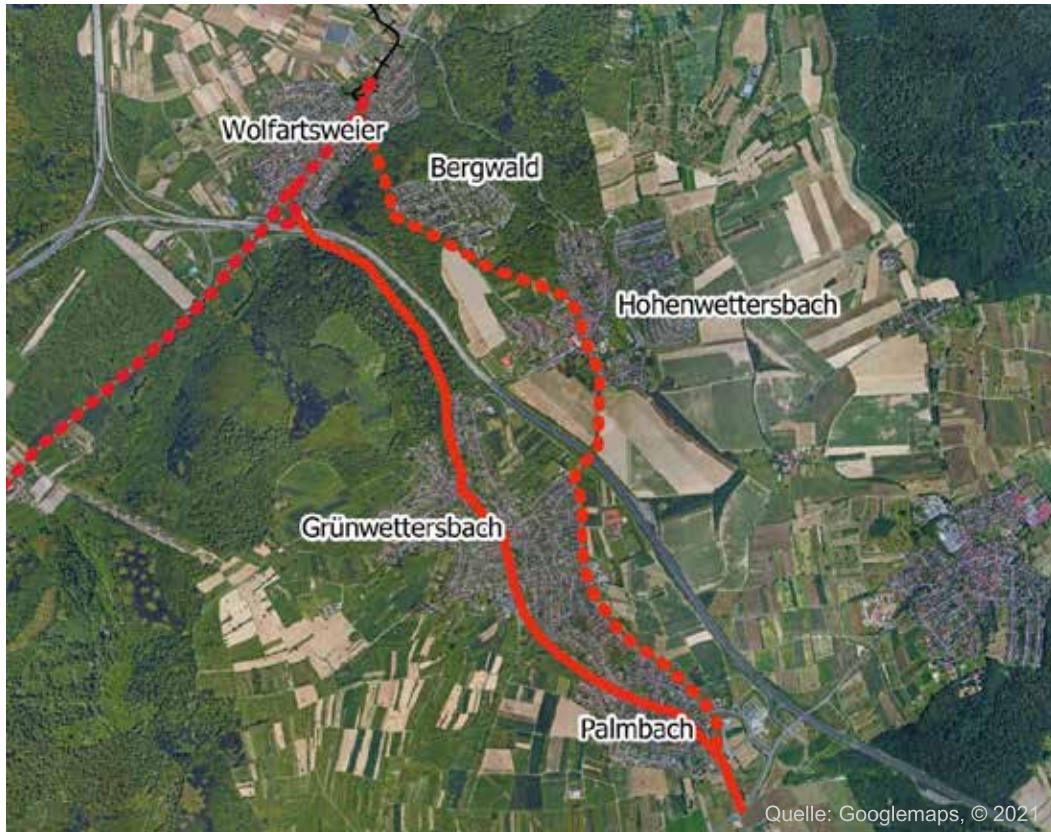
Chancen und Heraus- forde- rungen

Eine kurzfristige Umsetzung dürfte wegen der erneuten Baustelle auf der Kriegsstraße große Akzeptanzprobleme in der Bürgerschaft und insbesondere bei den Anwohner*innen hervorrufen.

Planung sollte zu gegebener Zeit vorangetrieben werden.

Weiteres Vorgehen

4.1.1.14 Anbindung der Karlsruher Höhenstadtteile



Beschreibung Neubau einer rund 4,7 km langen Strecke inkl. Haltestellen zur Anbindung der Durlacher Bergdörfer als Straßenbahn oder alternativ als urbane Seilbahn.

Eine Tramtrasse könnte vom südlichen Ortsrand Wolfartsweiers Richtung Grünwettersbach und weiter nach Palmbach geführt werden. Das Projekt steht somit in direktem Zusammenhang mit der Verbindungsstrecke von Wolfartsweier nach Ettlingen (vgl. 4.1.1.15).

Eine urbane Seilbahn als infrastrukturelle Alternative könnte bereits ab der heutigen Wendeschleife und Endhaltestelle Wolfartsweier Nord über die Bergwaldsiedlung und Hohenwettersbach nach Palmbach geführt werden.

Speziell für die Straßenbahn ist auch eine Weiterführung über Stupferich nach Kleinsteinbach oder an die Bergstrecke der Albtalbahn denkbar.

Priorität + **Maßnahmentyp** Neuerschließung / Alt. Infrastruktur

Perspektivische Projektidee / Pilotprojekt

Status

Regionalplan FNP B-Plan

**Rechts-
rahmen**

NVP VEP infor. Programm / Plan

Durch eine Tramanbindung der Durlacher Höhenstadtteile würde die Attraktivität des ÖPNV in diesen Stadtteilen gesteigert, die volle verkehrliche Wirksamkeit würde jedoch erst mit einer schnellen Direktanbindung an den Karlsruher Hbf erreicht.

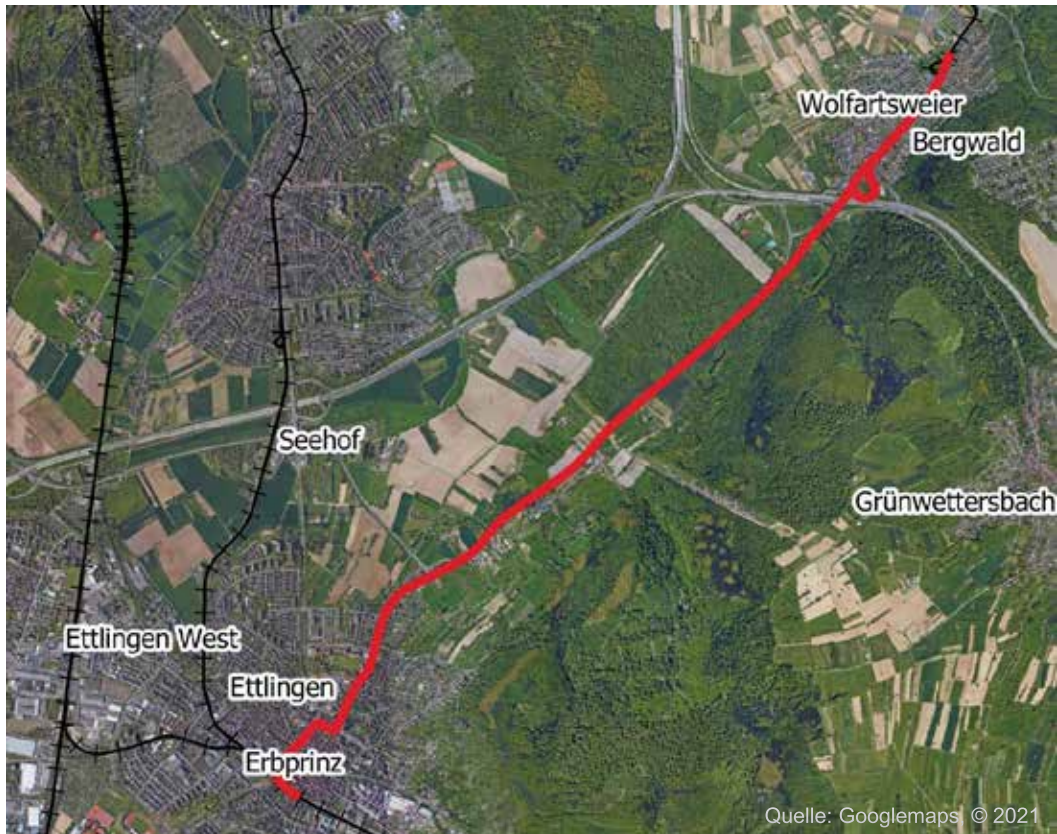
**Chancen
und
Heraus-
forde-
rungen**

Die großen Höhenunterschiede stellen für dieses Projekt die wesentliche Hürde dar, eine urbane Seilbahn könnte hier ggf. eine wirtschaftliche Alternative darstellen.

Prüfung der technischen Machbarkeit.

**Weiteres
Vorgehen**

4.1.1.15 Verbindungsstrecke Wolfartsweier – Ettlingen



Beschreibung Neubau einer ca. 5,3 km langen Verbindungsstrecke von der Wendeschleife Wolfartsweier Nord bis in die Ettlinger Innenstadt zum Erbprinz inkl. Haltestellen als südöstliche Tangentiallinie bzw. Abschnitt einer Ringlinie.

Südlich von Wolfartsweier könnte eine zusätzliche Wendeschleife realisiert werden um ggf. dort einzelne Taktlagen enden zu lassen.

Priorität + **Maßnahmentyp** Tangentialstrecke

Perspektivische Projektidee

- Regionalplan FNP B-Plan
 NVP VEP infor. Programm / Plan

Status

Rechts- rahmen

Die Fahrgastpotentiale könnten im Sinne eines angebotsorientierten ÖPNVs durch Taktverdichtung der bestehenden Buslinie 107 geprüft werden.

Die Trassenfindung in Ettlingen stellt aufgrund der städtebaulich sensiblen Innenstadt eine Herausforderung dar. In Wolfartsweier liegt die Herausforderung in den teilweise sehr beengten Platzverhältnissen in der Steinkreuzstraße.

Die Straßenbahnlinie 2 wird bisher auf dem gesamten Linienverlauf nach BOStrab betrieben. Bei einer Verlängerung bis Ettlingen mit Verknüpfung zur EBO-Strecke ist zu beachten, dass dann für den gesamten Verlauf der Linie entsprechend zugelassene Fahrzeuge bzw. befähigtes Personal eingesetzt werden muss.

Chancen und Heraus- forde- rungen

Taktverdichtung der bestehenden Buslinie 107 als erste Maßnahme, darauf aufbauend ggf. Planung anstoßen.

Weiteres Vorgehen

4.1.1.16 Tangentialverbindung Hardtwald



Beschreibung Die Projektidee für den Neubau einer 4,3 km langen Tangentialverbindung nördlich des Stadtkerns zwischen der Waldstadt und Neureut Kirchfeld kann als stadtnahe Variante zur in Kapitel 4.1.2.24 beschriebenen Maßnahme gesehen werden. Aufgrund der gemeinsamen Trassenführung in Kirchfeld Nord besteht außerdem ein Zusammenhang zur Maßnahme 4.1.1.4.

Priorität + **Maßnahmentyp** Tangentialstrecke

Perspektivische Projektidee; derzeit Planungen zu einer Buslinie Neureut Kirchfeld – Durlacher Tor / KIT-Campus Süd (jedoch ohne Anbindung Waldstadt).

Status

- Regionalplan FNP B-Plan
 NVP VEP infor. Programm / Plan

**Rechts-
rahmen**

Mit der Maßnahme würden die nordwestlichen und nordöstlichen Stadtteile Karlsruhes ohne Umweg über die Innenstadt verbunden. Außerdem besteht die Möglichkeit für eine Ringverbindung. Die Zerschneidung des Hartwaldes stellt bei einer möglichen Umsetzung dieser Projektidee eine große Hürde dar.

**Chancen
und
Heraus-
forde-
rungen**

Ggf. Entwicklung der Fahrgastzahlen aus oben stehender Buslinie beobachten und darauf aufbauend weitere Planungsschritte einleiten.

**Weiteres
Vorgehen**

4.1.1.17 Seilbahn KA-Zentrum – KIT-Campus Nord



Beschreibung Neubau einer urbanen ca. 10 km langen Seilbahnverbindung vom KIT-Campus Süd bzw. aus dem Stadtzentrum zum KIT-Campus Nord als Pilotprojekt

Priorität + **Maßnahmentyp** Alt. Infrastruktur

Perspektivische Projektidee / Pilotprojekt

Status

- Regionalplan FNP B-Plan
 NVP VEP infor. Programm / Plan

**Rechts-
rahmen**

Urbane Seilbahnen können aufgrund des geringen Flächenbedarfs attraktive Alternativen zu klassischen Verkehrsmitteln sein. In dicht besiedelten oder aus umweltrechtlicher Sicht sensiblen Bereichen können so trotz großer Raumwiderstände ggf. Trassen gefunden werden.

**Chancen
und
Heraus-
forde-
rungen**

Im urbanen Bereich besteht bisher wenig Erfahrung mit Seilbahnen als Alltagsverkehrsmittel, die rechtlichen Rahmenbedingungen sind weitestgehend ungeklärt.

Aufgrund mangelnder Beispielprojekte ist frühzeitig um die Akzeptanz der Bevölkerung zu werben.

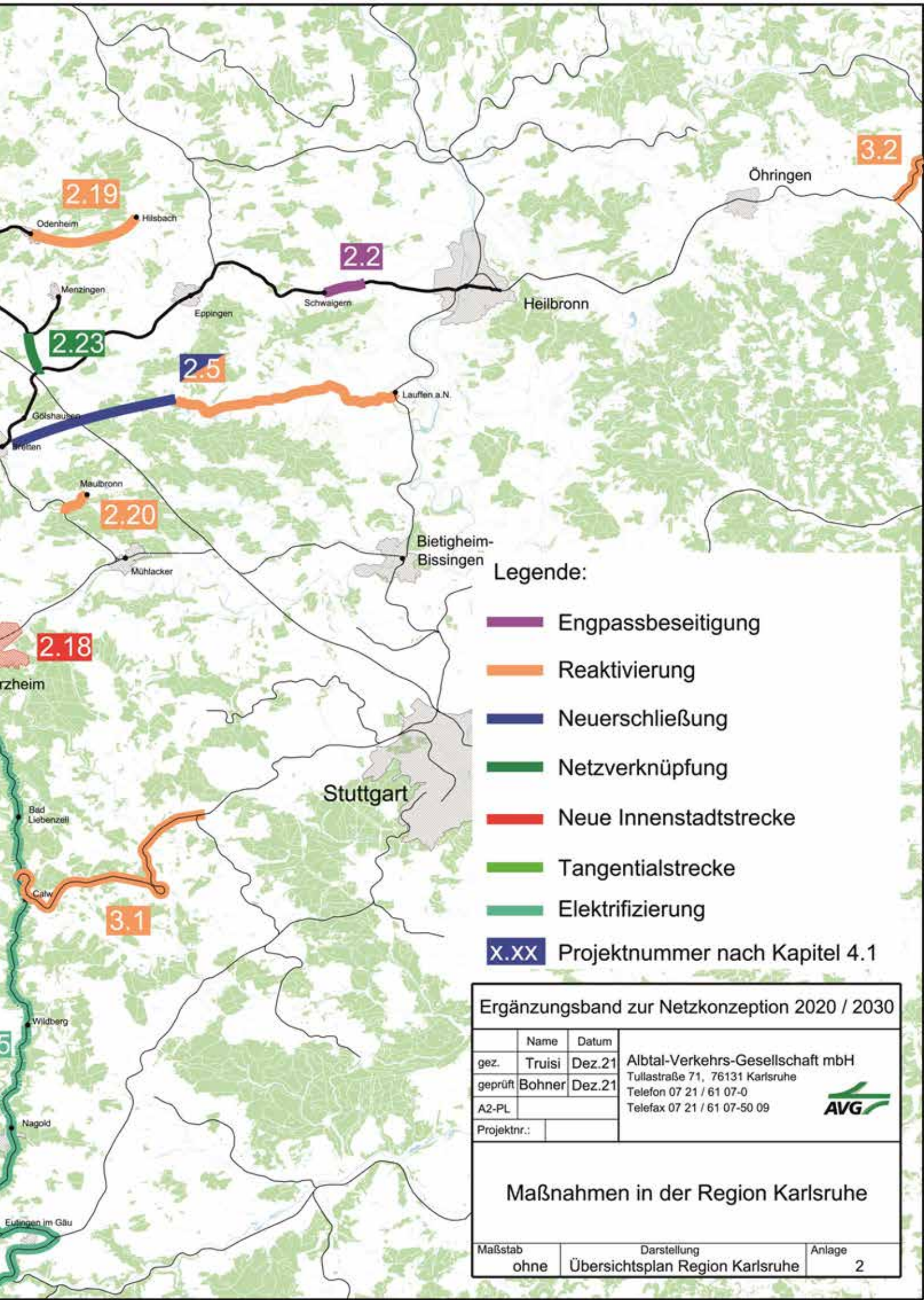
Entwicklungen bei anderen ähnlichen Projektideen beobachten, ggf. Netzwerk zum Thema bilden, Idee weiterentwickeln.

**Weiteres
Vorgehen**

4.1.2 Region

Kapitel	Maßnahme	Priorität	Maßnahmentyp
4.1.2.1	3. bzw. 4. Gleis bis Durmersheim	+++	Engpassbeseitigung
4.1.2.2	Kapazitätserhöhung auf der Kraichgaubahn	+++	Engpassbeseitigung
4.1.2.3	Reaktivierung der Hardtbahn: Hochstetten – Graben-Neudorf	+++	Reaktivierung
4.1.2.4	Verbindungsstrecke Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz	+++	Reaktivierung
4.1.2.5	Reaktivierung Zabergäubahn inkl. Lückenschluss im Landkreis Karlsruhe	+++ / ++	Reaktivierung / Neuerschließung / Netzverknüpfung
4.1.2.6	Kapazitätserhöhung auf der Enztalbahn: Neuenbürg Bahnhof – Birkenfeld	++	Engpassbeseitigung
4.1.2.7	Kapazitätserhöhung auf der unteren Murgtalbahn	++	Engpassbeseitigung
4.1.2.8	Kapazitätserhöhung Söllingen – Wilferdingen-Singen	++	Engpassbeseitigung
4.1.2.9	Reaktivierung Wintersdorfer Strecke	++	Reaktivierung
4.1.2.10	Ausbau Bühl (Baden) – Stollhofen	++	Reaktivierung
4.1.2.11	Reaktivierung Landau – Germersheim	++ / +	Reaktivierung / Netzverknüpfung
4.1.2.12	Anbindung Baden-Airpark (Nordvariante)	++	Neuerschließung
4.1.2.13	Verlängerung der S11: Ittersbach – Straubenhardt (– Pforzheim)	++	Neuerschließung / Reaktivierung / Netzverknüpfung
4.1.2.14	Verlängerung der S2 nach Bruchsal / Waghäusel	++	Neuerschließung / Neue Innenstadtstrecke
4.1.2.15	Verlängerung der Linie S2 Richtung Süden	++ / +	Netzverknüpfung / Neuerschließung
4.1.2.16	Stadtbahn Rastatt	++	Neue Innenstadtstrecke
4.1.2.17	Stadtbahn Baden-Baden	++	Neue Innenstadtstrecke
4.1.2.18	Stadtbahn Pforzheim	++	Neue Innenstadtstrecke
4.1.2.19	Reaktivierung Odenheim – Hilsbach	+	Reaktivierung
4.1.2.20	Ausbau Maulbronn West – Maulbronn Stadt	+	Reaktivierung
4.1.2.21	Seehof – Ettlingen – Bruchhausen	+	Neuerschließung
4.1.2.22	Neubaustrecke Bf. Forchheim – Messe	+	Neuerschließung
4.1.2.23	Verknüpfungsstrecke Flehingen – Gochsheim	+	Netzverknüpfung
4.1.2.24	Nördliche Tangentialverbindung: KIT-Campus Nord – Stutensee (– Weingarten – Jöhlingen)	+	Tangentialstrecke
4.1.2.25	Elektrifizierung der Nagoldtalbahn	+	Elektrifizierung
4.1.2.26	Elektrifizierung Wörth – Bad Bergzabern	+	Elektrifizierung / Engpassbeseitigung / Neue Innenstadtstrecke

Tabelle 2: Maßnahmen in der Region



Legende:

- Engpassbeseitigung
- Reaktivierung
- Neuerschließung
- Netzverknüpfung
- Neue Innenstadtstrecke
- Tangentialstrecke
- Elektrifizierung
- Projektnummer nach Kapitel 4.1

Ergänzungsband zur Netzkonzeption 2020 / 2030			
	Name	Datum	Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH Tullastraße 71, 76131 Karlsruhe Telefon 07 21 / 61 07-0 Telefax 07 21 / 61 07-50 09
gez.	Truisi	Dez.21	
geprüft	Bohner	Dez.21	
A2-PL			
Projektnr.:			
Maßnahmen in der Region Karlsruhe			
Maßstab	Darstellung		Anlage
ohne	Übersichtsplan Region Karlsruhe		2

4.1.2.1 3. bzw. 4. Gleis bis Durmersheim



Beschreibung 3- bzw. 4-gleisiger Ausbau der DB-Strecke 4020 auf ca. 9 km Länge zwischen Karlsruhe und Durmersheim (Abzweig NBS-Rastatter-Tunnel) zur Kapazitätssteigerung im Rahmen des Projekts CODE24.

Priorität +++

Maßnahmentyp Engpassbeseitigung

Grundlagenermittlung; DB Netz AG erarbeitet derzeit eine Machbarkeitsstudie inkl. Wirtschaftlichkeitsanalyse; die regionalen Belange werden für das Projekt vom Regionalverband Mittlerer Oberrhein koordiniert.

Status

- Regionalplan FNP B-Plan
 NVP VEP infor. Programm / Plan

**Rechts-
rahmen**

Neben der für die überregionalen Verkehre wichtigen Kapazitätserhöhung des Streckenabschnittes ist das Projekt aufgrund der Zulassung der AVG Zweisystemstadtbahnen (Maximalgeschwindigkeit, nicht ETCS Level 2 fähig, Mischverkehre) sehr wichtig.

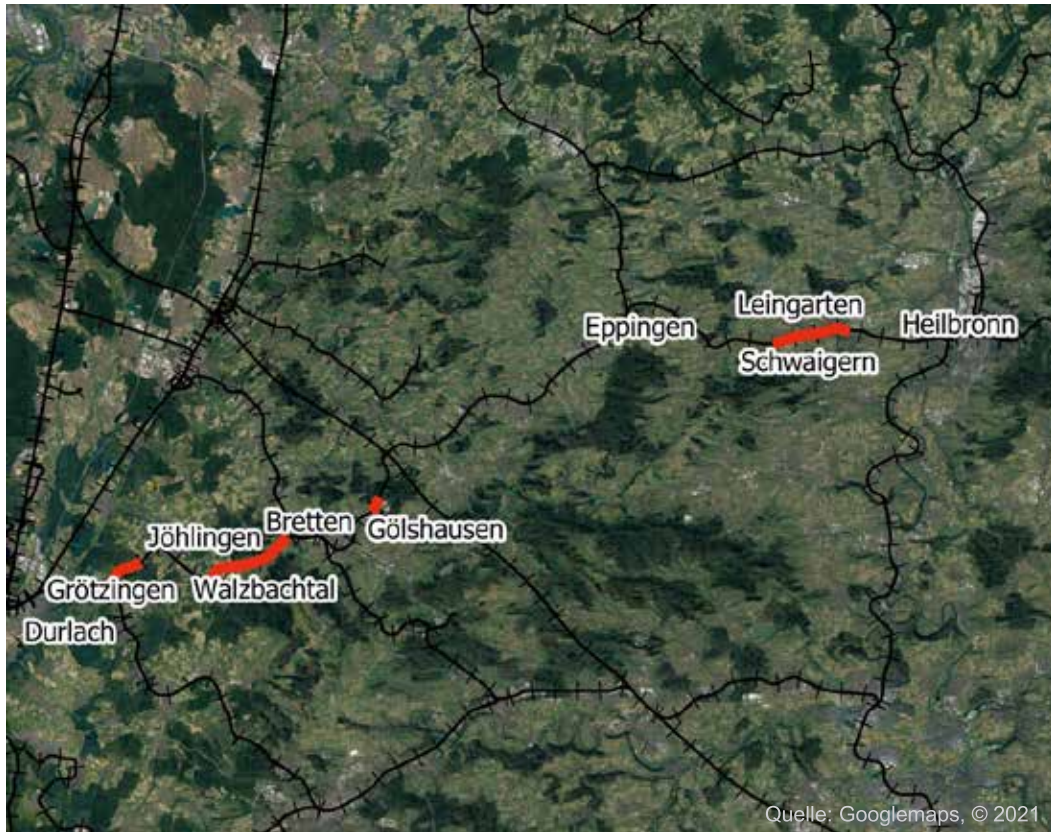
**Chancen
und
Heraus-
forde-
rungen**

Speziell in den Bereichen mit nahe an die bestehenden Gleise herangerückter Bebauung ist die Trassenfindung herausfordernd.

Trassenfindung und Trassensicherung.

**Weiteres
Vorgehen**

4.1.2.2 Kapazitätserhöhung auf der Kraichgaubahn



Beschreibung Zweigleisiger Ausbau folgender Streckenabschnitte auf der Kraichgaubahn zur Kapazitätserhöhung und Taktverdichtung:

1. AVG-Strecke 94950 zwischen Leingarten und Schwaigern auf einer Länge von ca. 3,2 km.
2. AVG-Strecke 94201 zwischen Grötzingen und Bretten in zwei Teilabschnitten mit einer Gesamtlänge von ca. 7,7 km:
 - Teilabschnitt 1 auf den Gemarkungen Berghausen und Jöhlingen (Bahn-km 1,7+00 bis 5,0+00).
 - Teilabschnitt 2 auf den Gemarkungen Walzbachtal und Bretten (Bahn-km 10,6+80 bis 15,1+30).

Ergänzend ist ein Wendegleis für endende Taktlagen in Gölshausen vorgesehen.

Priorität +++ **Maßnahmentyp** Engpassbeseitigung

Für den Abschnitt Leingarten – Schwaigern wird die Entwurfsplanung 01/2022 abgeschlossen, das Planrechtsverfahren wird derzeit vorbereitet.

Status

Für den Abschnitt Grötzingen – Bretten liegt eine abgeschlossene technische Machbarkeitsstudie mit positivem Ergebnis vor. Diese Machbarkeitsstudie deckt weite Teile der Vorplanung ab.

- Regionalplan FNP B-Plan
 NVP VEP infor. Programm / Plan

Rechts- rahmen

Durch Realisierung des zweigleisigen Ausbaus auf dem ersten Abschnitt zwischen Leingarten und Schwaigern kann neben dem ab Dezember 2022 verkehrenden Regionalexpress zwischen Karlsruhe und Heilbronn der bestehende Stadtbahnverkehr zwischen Eppingen und Heilbronn auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet werden.

Chancen und Heraus- forde- rungen

Mit der Realisierung des zweiten Abschnittes zwischen Grötzingen und Bretten kann der Stadtbahnverkehr zwischen Karlsruhe und Bretten vom bestehenden 20/40-Minuten-Takt auf einen durchgehenden 20-Minuten-Takt verdichtet werden.

Für den ersten Abschnitt ist als nächstes Planrecht zu erlangen, die Bauausführung ist ab 2024 geplant.

Weiteres Vorgehen

Für den zweiten Abschnitt ist aufbauend auf der Machbarkeitsstudie die Entwurfsplanung zu erarbeiten.

4.1.2.3 Reaktivierung der Hardtbahn: Hochstetten – Graben-Neudorf



Beschreibung Für die Reaktivierung der Hardtbahn als ca. 11,2 km lange Verbindungsstrecke nach Graben-Neudorf inkl. Haltestellenneubau werden unterschiedliche Varianten diskutiert:

- Reaktivierung ab Eggenstein Schweriner Straße und Führung bis zum Bahnhofsvorplatz Graben-Neudorf ohne Wendeschleife, betrieblich in Kombination mit der Maßnahme Ausbau der Güterverkehrsstrecke Neureut – Mühlburg (vgl. 4.1.1.3)
- Reaktivierung ab Hochstetten Grenzstraße mit Einschleifung in den Ortskern Graben-Neudorfs und Führung bis zur Pestalozzischule inkl. WS als Verlängerung der Linie S1 / S11.

Priorität +++

Maßnahmentyp Reaktivierung

Vorplanung; derzeit werden vorbereitende Untersuchungen in **Status**
verkehrlicher und wirtschaftlicher Hinsicht durchgeführt.

Regionalplan FNP B-Plan **Rechts-**
 NVP VEP infor. Programm / Plan **rahmen**

Eine Verknüpfung der Hardtbahn zur SPNV-Drehscheibe am Bf **Chancen**
Graben-Neudorf bietet interessante neue Direktverbindungen. Es **und**
bestehen außerdem Synergieeffekte zwischen der **Heraus-**
Reaktivierungsmaßnahme und dem in Planung befindlichen **forde-**
interkommunalen Gewerbegebiet bei Linkenheim-Hochstetten. **rungen**

In der Potentialstudie „Landes-Offensive zur Reaktivierung
stillgelegter Bahnstrecken“ des VM BW wurde ein hohes
Fahrgastpotential (Streckenategorie B) bescheinigt.

Um die Akzeptanz der Bevölkerung zu sichern, ist bei der
Reaktivierung das „Abhängen“ der Haltestellen Hochstetten
Altenheim und Hochstetten zu vermeiden.

Laut gültigem FNP bestehen Konflikte in Hochstetten mit
Entwicklungsgebieten am nordöstlichen Rand des
Siedlungskörpers.

Auf Grundlage der vorbereitenden Untersuchungen weitere **Weiteres**
Planungsschritte einleiten. **Vorgehen**

4.1.2.4 Verbindungsstrecke Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz



Beschreibung Ertüchtigung der 1,4 km langen, derzeit nur für den Güterverkehr und Überführungsfahrten von Zweisystemfahrzeugen genutzten Strecke für den Personenverkehr inkl. Neubau der Haltestelle Ettlingen Schulzentrum. Zur direkten Anbindung aus Süden in Richtung Ettlingen Erbprinz ist außerdem der Neubau einer Verbindungskurve vorgesehen.
Die Reaktivierung stellt eine Variante zur Verbindungsstrecke Ettlingen – Bruchhausen (vgl. 4.1.2.21) dar.

Priorität +++ **Maßnahmentyp** Reaktivierung

Vorplanung; derzeit werden vorbereitende Untersuchungen in verkehrlicher und wirtschaftlicher Hinsicht durchgeführt. Erste Ergebnisse weisen auf einen positiven NKI hin.

Status

- Regionalplan FNP B-Plan
 NVP VEP infor. Programm / Plan

**Rechts-
rahmen**

Mit Ertüchtigung der Verbindungsstrecke entstehen zahlreiche Möglichkeiten für zusätzliche Direktverbindungen zwischen Karlsruhe, dem Albtal und den südlich gelegenen Regionsteilen. Außerdem wird das an der Verbindungsstrecke gelegene Schulzentrum direkt mittels SPNV angebunden.

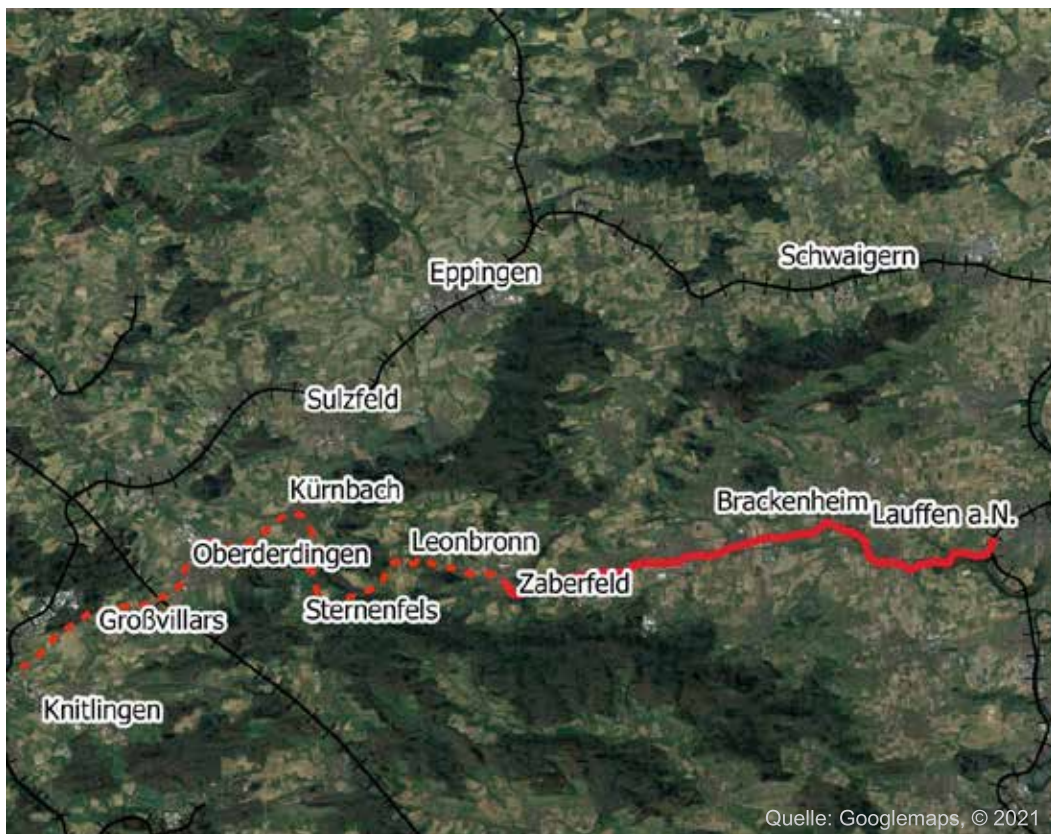
**Chancen
und
Heraus-
forde-
rungen**

In der Potentialstudie „Landes-Offensive zur Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken“ des VM BW wurde ein sehr hohes Fahrgastpotential (Streckenategorie A) bescheinigt.

Aufbauend auf den bisherigen Erkenntnissen weitere Planungsschritte einleiten.

**Weiteres
Vorgehen**

4.1.2.5 Reaktivierung Zabergäubahn inkl. Lückenschluss im Landkreis Karlsruhe



Beschreibung

Das Projekt ist in zwei Teilabschnitte gegliedert:

1. Die Reaktivierung der ca. 17 km langen Zabergäubahn von Lauffen a. N. einschl. fünf bis sieben Haltepunkte, einem Kreuzungsbahnhof in der Mitte der Strecke und dem Endbahnhof in Zaberfeld sowie zwei zusätzliche Haltepunkte an der DB-Strecke zwischen Heilbronn und Lauffen sind das Kernstück des Großprojekts und wird durch den Landkreis Heilbronn betreut.
2. Darauf aufbauend wird der Lückenschluss zu den bestehenden Stadtbahnstrecken im Landkreis Karlsruhe als ca. 20 km lange Neubaustrecke inkl. Haltepunkte diskutiert. Es gibt derzeit unterschiedliche Trassenideen, u. a. eine Führung von Zaberfeld über Leonbronn, Sternenfels, Kürnbach, Oberderdingen, (Knittlingen) bis nach Bretten.

Priorität

Abschn. 1 +++
Abschn. 2 ++

Maßnahmentyp

Abschn. 1 Reaktivierung
Abschn. 2 Neuerschließung /
Netzverknüpfung

Abschnitt Lauffen a. N. – Zaberfeld: Vorplanung
Abschnitt Zaberfeld – Bretten: Perspektivische Projektidee

Status

Der Landkreis Heilbronn setzt sich derzeit aktiv für eine Reaktivierung der Zabergäubahn bis Zaberfeld ein. Im Landkreis Karlsruhe wird die Beauftragung einer Studie für den Lückenschluss diskutiert.

Regionalplan FNP B-Plan
 NVP VEP infor. Programm / Plan

Rechts- rahmen

Für die Region Heilbronn würde der Reaktivierungsabschnitt eine erhebliche Verbesserung des schienenengebundenen ÖPNV bedeuten und das ÖPNV-Leitbild für die Stadtbahn Heilbronn vollenden.

Für die Reaktivierung von Lauffen a. N. bis Zaberfeld wurde in der Potentialstudie „Landes-Offensive zur Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken“ des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg ein hohes Fahrgastpotential (Streckenategorie B) prognostiziert. Deutliche Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit und somit Realisierungschancen des Projektes wird der noch nicht final beschlossene, künftige Infrastrukturbetreiber der Zabergäubahn haben.

Für den oben genannten optionalen Lückenschluss in den Landkreis Karlsruhe ist die Trassenfindung insbesondere zwischen Leonbronn und Sternenfels aufgrund der Topographie eine große Herausforderung.

Betrieblich können ggf. die in Gölshausen endenden Taktlagen durchgebunden werden.

Chancen und Heraus- forde- rungen

Die Reaktivierung der Zabergäubahn wird durch den LK Heilbronn vorangetrieben. Für die optionale Weiterführung in Richtung Bretten sind die ersten Planungsschritte anzustoßen.

Weiteres Vorgehen

Vorplanung; Idee bereits im Rahmen der Planungen zum **Status**
Deutschlandtakt aufgegriffen.

Regionalplan FNP B-Plan

**Rechts-
rahmen**

NVP VEP infor. Programm / Plan

Durch den Bau der Zugkreuzungsstelle zwischen Neuenbürg **Chancen**
Bahnhof und Birkenfeld können attraktive Umsteigemöglichkeiten in **und**
Pforzheim realisiert werden und so die Verknüpfungen der **Heraus-**
Personenströme von der bzw. auf die Enztalbahn mit der Region **forde-**
sichergestellt werden. **rungen**

Der zweigleisige Ausbau macht außerdem die Umsetzung des
geplanten Haltepunktes „Osterfeld“ im Bereich des Bahnübergangs
Durlacher Straße in Pforzheim möglich. Die Erschließungsfunktion
der Enztalbahn könnte weiter gesteigert und zusätzliches
Fahrgastpotential generiert werden.

Planungen weiter fortführen. Abstimmung mit NVBW wegen **Weiteres**
Fahrplankonzept. **Vorgehen**

Vorplanung; vereinfachte technische Voruntersuchung wird derzeit **Status**
unter Auftrag des LRA RA von der AVG bearbeitet.

Regionalplan FNP B-Plan **Rechts-**
rahmen

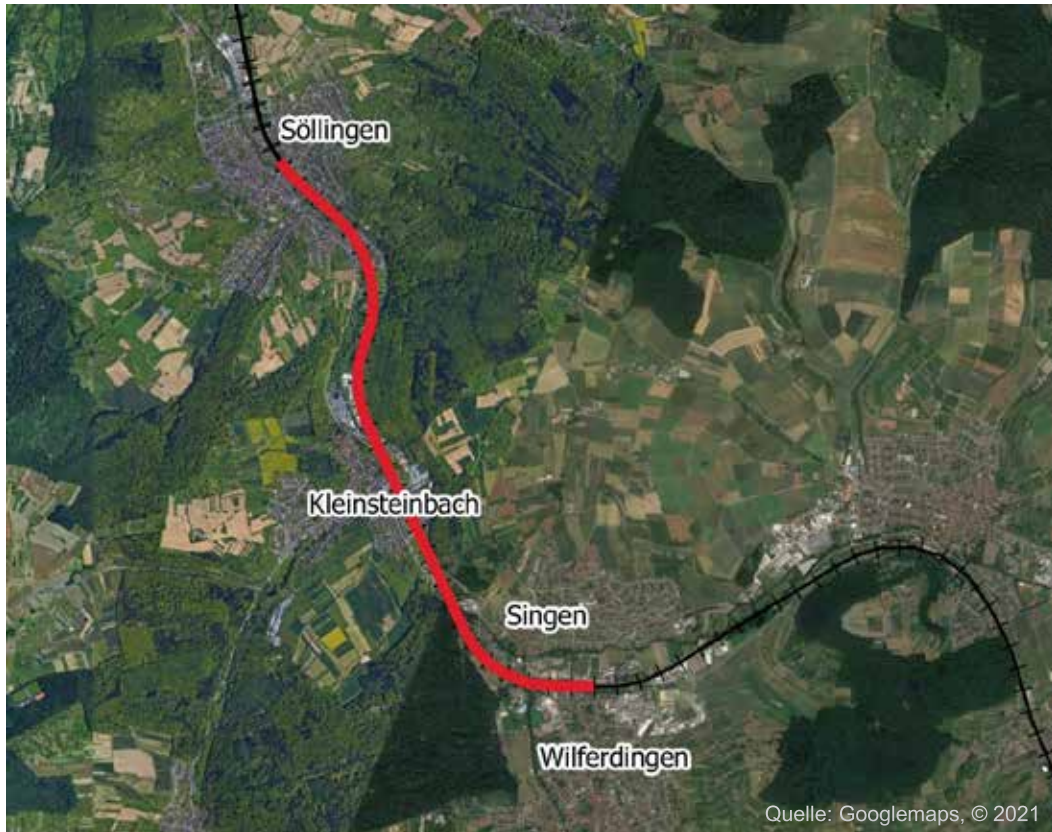
NVP VEP infor. Programm / Plan

Diese Maßnahmen sind Voraussetzung dafür, dass der zukünftig **Chancen**
geplante Eilzughalt in Kuppenheim, die Angebotsverdichtung durch **und**
Verstärkerzüge Rastatt – Forbach sowie die Bestrebungen, **Heraus-**
Güterverkehre auf die Schiene zu verlagern, hier im unteren Murgtal **forde-**
umgesetzt werden können. **rungen**

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse in Gernsbach ist hier die
Realisierung nur mit einem partiellen Verschwenk der parallel
verlaufenden B 462 möglich.

Aufbauend auf den Ergebnissen der vereinfachten technischen **Weiteres**
Vorplanung weitere Planungsschritte einleiten. **Vorgehen**

4.1.2.8 Kapazitätserhöhung Söllingen – Wilferdingen-Singen



Beschreibung Die Kapazitätserhöhung auf diesem Streckenabschnitt besteht aus zwei Teilprojekten:

- Herstellung einer Überleitstelle für das heute in Söllingen endende dritte Gleis.
- Verlängerung des dritten Gleises um ca. 5 km bis Wilferdingen-Singen mit zusätzlicher Überleitstelle.

Priorität ++

Maßnahmentyp Engpassbeseitigung

Perspektivische Projektidee

Status

Regionalplan FNP B-Plan

**Rechts-
rahmen**

NVP VEP infor. Programm / Plan

Mit der Maßnahme kann die perspektivisch geplante Taktverdichtung Karlsruhe – Pforzheim realisiert werden. Aufgrund der überregionalen Bedeutung der Strecke hat dieses Projekt zur betrieblichen Flexibilisierung und zur Steigerung der Leistungsfähigkeit eine besondere Bedeutung.

**Chancen
und
Heraus-
forde-
rungen**

Bereits heute sind die Platzverhältnisse zwischen Bestandstrasse und angrenzender Bebauung beengt.

Trassensicherung; weitere, die Maßnahme zusätzlich erschwerende Entwicklungen oder Bauvorhaben vermeiden.

**Weiteres
Vorgehen**

Eine Studie zu Potentialen der Bahnstrecke wird derzeit vom Eurodistrict PAMINA erarbeitet.

Status

Regionalplan FNP B-Plan
 NVP VEP infor. Programm / Plan

**Rechts-
rahmen**

Als grenzüberschreitendes Herzstück der Reaktivierungsstrecke Saarbrücken – Haguenau – Rastatt – Karlsruhe ist der Abschnitt Teil eines INTERREG-Projekts, welches vom Eurodistrict PAMINA unter anderem die Stärkung des grenzüberschreitenden ÖPNV fördert.

**Chancen
und
Heraus-
forde-
rungen**

Mit einer Umsetzung könnte der derzeit stark vom MIV dominierte grenzüberschreitende Pendelverkehr zwischen dem Nordelsass und der Region Mittlerer Oberrhein in Teilen auf die Schiene verlagert und die räumlichen Verflechtungen in der Grenzregion gestärkt werden. Die unterschiedlichen Projektideen in diesem Regionsteil (vgl. 4.1.2.12 und 4.1.2.16) können bei einer Umsetzung in Etappen ggf. voneinander profitieren.

Im südlichen Stadtgebiet Rastatts sind in den kommenden Jahren zahlreiche städtebauliche Entwicklungen geplant, wodurch zusätzliches Fahrgastpotential entstehen wird.

In der Potentialstudie „Landes-Offensive zur Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken“ des VM BW wurde ein mittleres Fahrgastpotential (Streckenategorie C) bescheinigt. Ob und wie die grenzüberschreitenden Verkehre bei der Studie berücksichtigt wurden ist jedoch unklar.

Die AVG hat den Trassenabschnitt zwischen dem Anschlussgleis zum Mercedes-Benz Werk Rastatt und der Auffahrt zur Rheinbrücke Wintersdorf von der DB-Netz AG gepachtet.

Die Planungen sind nach Abschluss der PAMINA-Studie wieder aufzunehmen.

**Weiteres
Vorgehen**

Vorplanung aus den frühen 2010er-Jahren; damals zurückgestellt, da nicht finanzierbar. **Status**

Seit dem großen Fahrplanwechsel im Dezember 2020 verkehrt die bestehende Regiobuslinie X 34 von Rastatt zum Baden-Airpark und weiter entlang der Bahntrasse bis nach Bühl (Baden).

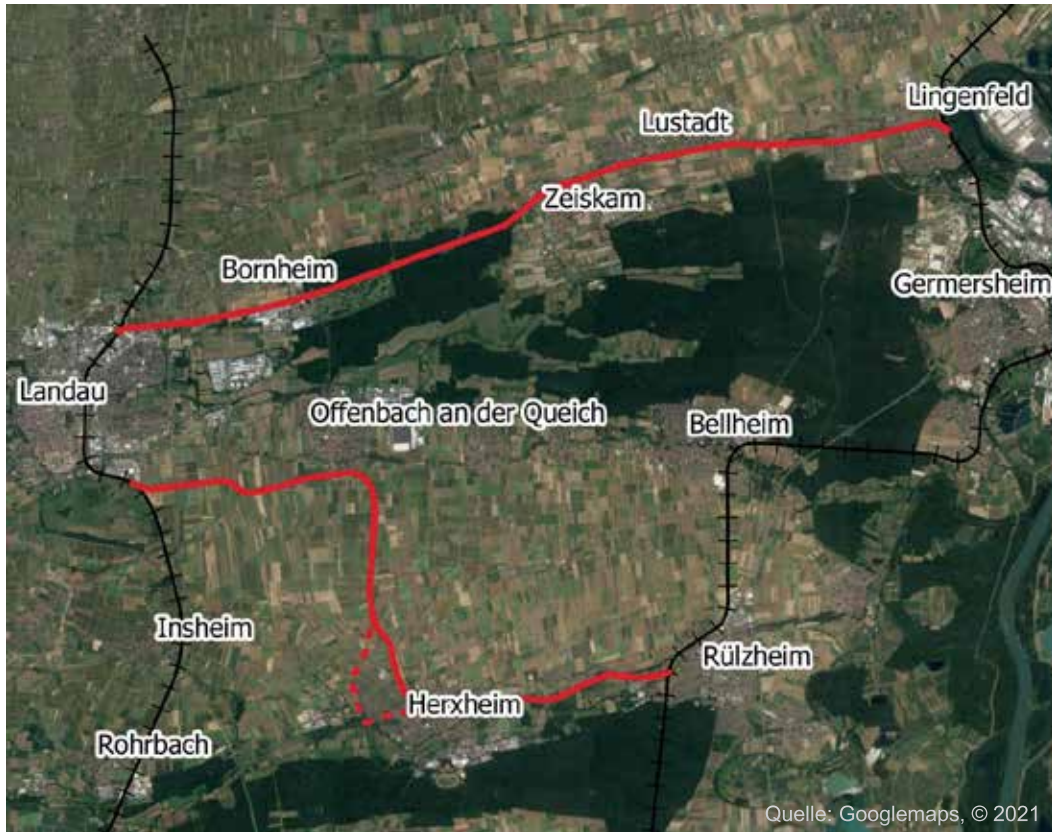
Regionalplan FNP B-Plan **Rechts-**
 NVP VEP infor. Programm / Plan **rahmen**

In der Potentialstudie „Landes-Offensive zur Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken“ des VM BW wurde die Strecke der Kategorie D „Gelegenheitsverkehre und touristischen Verkehr prüfen“ zugeordnet. **Chancen**

Die Strecke wurde dort jedoch nur als Stichstrecke untersucht, bei einer Durchbindung über den Baden-Airpark nach Rastatt und ggf. in Kombination mit der Reaktivierung der Wintersdorfer Strecke ist ein wesentlich größeres Fahrgastpotential zu erwarten. **und**
Heraus-
forde-
rungen

(Zwischen-)Ergebnisse der PAMINA-Studie zum Streckenabschnitt Rastatt – Wintersdorf – Frankreich abwarten und Entwicklung der Fahrgastzahlen der Regiobuslinie X 34 beobachten, darauf aufbauend Planungen erneut aufgreifen. **Weiteres**
Vorgehen

4.1.2.11 Reaktivierung Landau – Germersheim



Beschreibung Für die Reaktivierung bzw. den Lückenschluss zwischen Landau und Germersheim werden zwei unterschiedliche Varianten diskutiert:

1. Streckenreaktivierung auf dem Abschnitt Landau – Zeiskam – Lingenfeld – Germersheim mit ca. 16,5 km Länge einschl. Haltestellen
2. Streckenreaktivierung auf dem Abschnitt Landau – Herxheim – Rülzheim – Germersheim mit ca. 14,5 km Länge einschl. sieben Haltestellen

<u>Priorität</u>		<u>Maßnahmentyp</u>	
Var. 1	++	Reaktivierung /	Netzverknüpfung
Var. 2	+		

Vorplanung / Projektidee; 2019/20 wurde im Auftrag des ZSPNV gemeinsam von der TTK und der AVG eine Machbarkeitsstudie für die Reaktivierung der Strecke Landau – Herxheim mit Weiterführung nach Rülzheim erstellt.

Status

- Regionalplan FNP B-Plan
 NVP VEP infor. Programm / Plan

**Rechts-
rahmen**

Mit einer direkten Schienenverbindung zwischen Landau und Germersheim würde im linksrheinischen KVV-Gebiet eine neue und attraktive Verbundgrenzen überschreitende Schienenverbindung geschaffen werden.

**Chancen
und
Heraus-
forde-
rungen**

Der ZSPNV sieht nach Abschluss der Machbarkeitsstudie für die Variante Landau – Herxheim – Rülzheim – Germersheim derzeit keine ausreichenden Fahrgastpotentiale.

Derzeit sind die Mehrheit der Fahrgäste in der Pfalz Schüler, der ÖPNV könnte folglich durchaus weitere Potentiale generieren. Je nach Betriebskonzept gilt es bei Landesgrenzen übergreifenden Verkehren die unterschiedlichen Aufgabenträger als Schnittstellen frühzeitig zu berücksichtigen.

Der Lückenschluss über die Nordvariante ist zu prüfen (Angebotsorientierung). Sobald die Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung überarbeitet vorliegt, ist für die Südvariante ggf. ein erneuter Vorstoß sinnvoll.

**Weiteres
Vorgehen**

2010 wurde seitens der AVG zuletzt eine NKU durchgeführt, das Ergebnis lag in Abhängigkeit der Fluggastprognosen leicht über 1,0, bei weniger optimistischen Prognosen jedoch unter 1,0.

Seit dem großen Fahrplanwechsel im Dezember 2020 verkehrt die bestehende Regiobuslinie X 34 von Rastatt zum Baden-Airpark und weiter entlang der Bahntrasse bis nach Bühl (Baden).

Status

Regionalplan FNP B-Plan

NVP VEP infor. Programm / Plan

Rechts- rahmen

Die Kombination aus der Anbindung des Baden-Airparks von Rastatt und der Weiterführung über Stollhofen nach Bühl würde den SPNV im Süden der Region deutlich verbessern und neue Verbindungsmöglichkeiten schaffen.

Die unterschiedlichen Projektideen (inkl. Anbindung der Rastatter Innenstadt und der Reaktivierung der Wintersdorfer Strecke) in diesem Regionsteil können bei einer Umsetzung in Etappen ggf. voneinander profitieren.

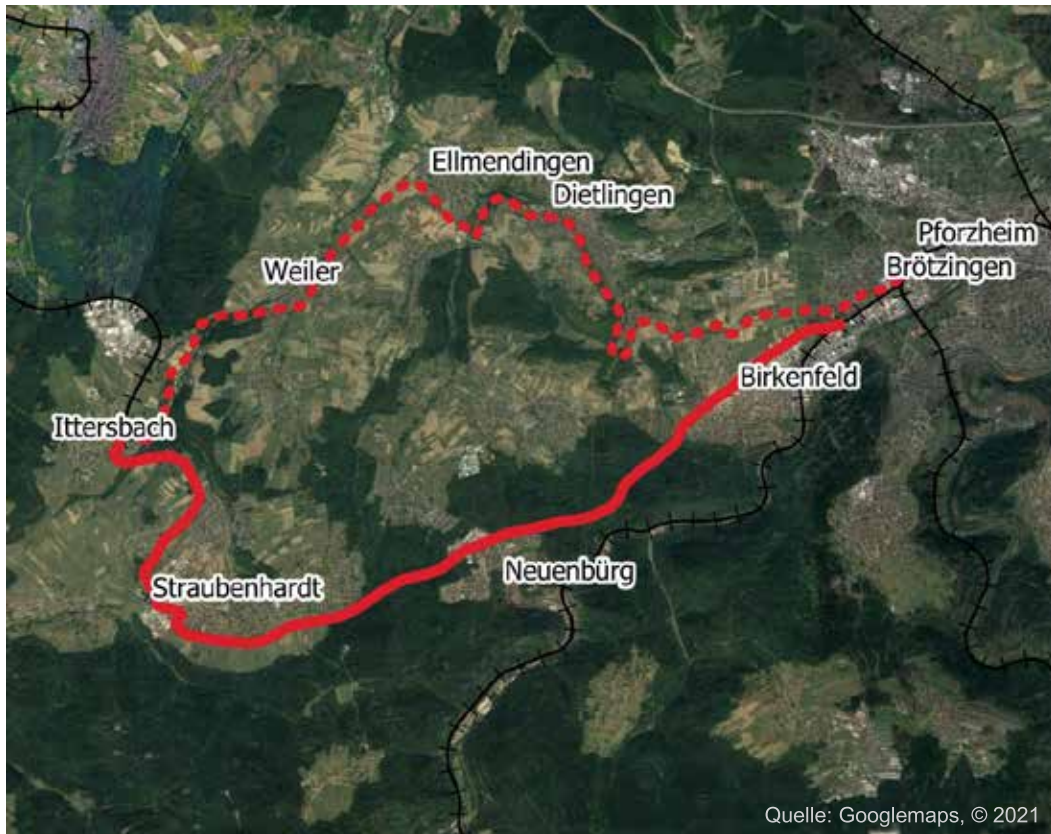
Für die Realisierungschancen sind die Akzeptanz der Bevölkerung für die Innenstadtanbindung Rastatts, die Entwicklung der Fluggastzahlen am Baden-Airpark und die Entwicklung des dortigen Gewerbegebietes mitentscheidend.

Chancen und Heraus- forde- rungen

Sobald die Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung überarbeitet vorliegt, sollten die Planungen wieder aufgenommen bzw. aktualisiert werden.

Weiteres Vorgehen

4.1.2.13 Verlängerung der S11: Ittersbach – Straubenhardt (– Pforzheim)



Beschreibung Für den Neubau bzw. die Reaktivierung der Streckenverlängerung von Ittersbach nach Straubenhardt mit optionaler Weiterführung bis in die Pforzheimer Innenstadt (vgl. 4.1.2.18) werden zwei unterschiedliche Varianten diskutiert:

Die Verlängerung nach Straubenhardt mit einer optionalen Einschleifung auf die Enztalbahn bei Birkenfeld und Weiterführung durch die Pforzheimer Innenstadt in Form einer ca. 15,7 km langen Neubaustrecke inkl. neuer Haltestellen.

Alternativ könnte auch die ca. 16,7 km lange Strecke Ittersbach – Weiler – Ellmendingen – Dietlingen – Brötzingen – Pforzheim reaktiviert werden.

In Kombination mit der Projektidee Stadtbahn Pforzheim wurde jüngst auch eine Weiterführung über das Heckengäu bis in den Landkreis Böblingen diskutiert.

<u>Priorität</u>	++	<u>Maßnahmentyp</u>	Neuerschließung / Reaktivierung / Netzverknüpfung
-------------------------	----	----------------------------	---

Projektidee/Vorplanung; in der Vergangenheit gab es unterschiedliche Initiativen für diese Maßnahme. 2001 wurde im Rahmen einer Studie für die Variante Ittersbach – Straubenhardt – Neuenbürg – Pforzheim die technische Machbarkeit bescheinigt. In den 2010er-Jahren wurde der Abschnitt bis Straubenhardt erneut untersucht. Derzeit gibt es Bestrebungen unter Beteiligung der Anliegergemeinden und der AVG erneut die technische Machbarkeit zu prüfen.

Status

Regionalplan FNP B-Plan

**Rechts-
rahmen**

NVP VEP infor. Programm / Plan

Die Trassenfindung in der kleinstrukturierten Ortslage von Ittersbach ist schwierig.

**Chancen
und**

Mit einer Verbindung von der Bergstrecke der Albtalbahn zur Enztalbahn bzw. in den Raum Pforzheim würde eine neue Regionsgrenzen übergreifende Schienenverbindung geschaffen.

**Heraus-
forde-
rungen**

Die bestehenden Pendlerverkehre könnten zumindest teilweise verlagert und die räumlichen Verflechtungen gestärkt werden.

Technische Machbarkeit der Trasse prüfen, ggf. weitere Planungsschritte einleiten.

**Weiteres
Vorgehen**

Projektidee / Vorplanung; in den 2000er-Jahren wurde der Abschnitt Spöck – Bruchsal und Bruchsal – Waghäusel untersucht. Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (Vorstudie) der PTV aus dem Jahr 2012 endete jedoch negativ.

Status

Im Zusammenhang mit der Gebietsentwicklung „Bahnstadt“ in Bruchsal werden die Planungen aktuell wieder aufgegriffen, die Aufnahme entsprechender Freihaltetrassen/Korridore wird derzeit diskutiert.

- Regionalplan FNP B-Plan
 NVP VEP infor. Programm / Plan

Rechts- rahmen

Die Achse (bis Bruchsal) hat in der Region eine große verkehrliche Bedeutung, die Buslinie 125 ist die fahrgaststärkste Linie im Verbundgebiet, großes Fahrgastpotential ist somit vorhanden.

Chancen und

Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit müsste der bestehende Busverkehr mit einer Stadtbahnverlängerung ersetzt und folglich mindestens die Hauptziele der heutigen Buslinie 125 angebunden und in die Bruchsaler Innenstadt geführt werden.

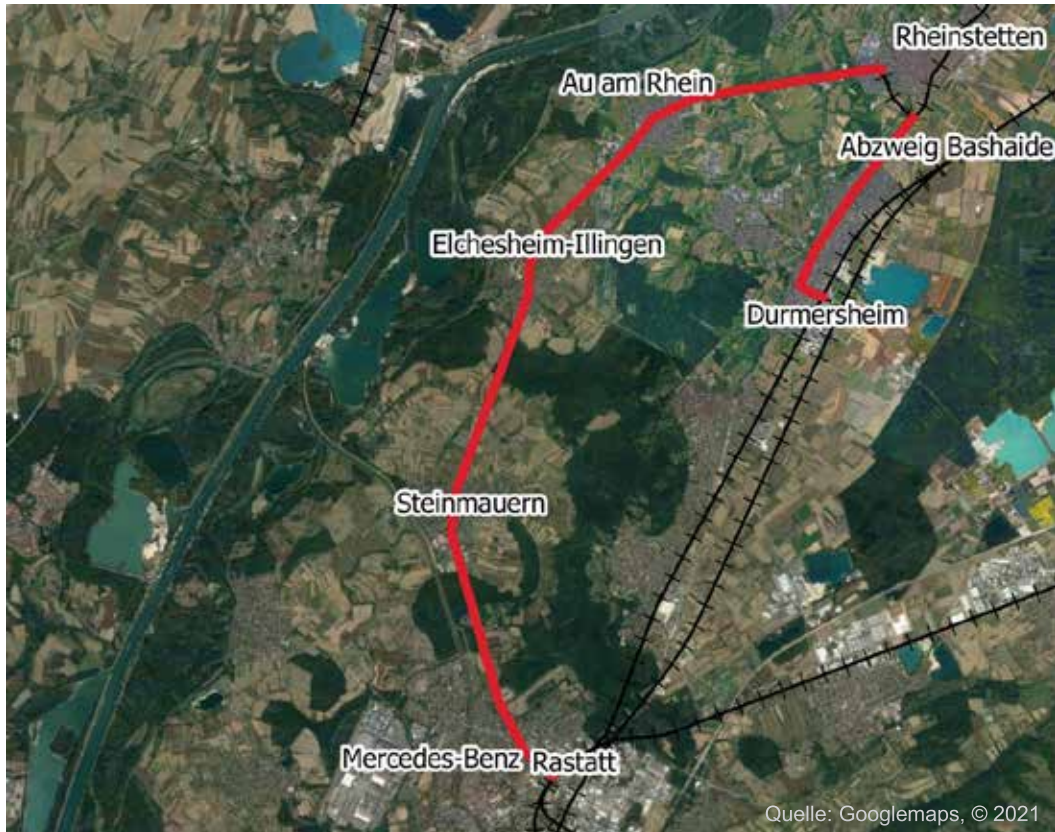
Heraus- forde- rungen

Es gilt jedoch eine technisch machbare und von Politik und Bevölkerung mitgetragene Trasse in der Bruchsaler Innenstadt zu entwickeln.

Trassensicherung; sobald die Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung überarbeitet vorliegt, sollten die Planungen wieder aufgenommen bzw. aktualisiert werden.

Weiteres Vorgehen

4.1.2.15 Verlängerung der Linie S2 Richtung Süden



Beschreibung Für die Verlängerung der Linie S2 von Rheinstetten in die südwestlich gelegenen Teile der Region werden zwei grundsätzlich unterschiedliche Trassenvarianten mit verschiedener verkehrlicher Funktion diskutiert:

1. Verlängerung als direkte Führung von Rheinstetten bis zum Bahnhof Durmersheim als 3,5 km lange Neubaustrecke inkl. Haltestellen und ggf. weiter bis in die Innenstadt Rastatts.
2. Erschließung der Ortschaften in den Rheinauen Au am Rhein, Elchesheim-Illingen und Steinmauern als ca. 15 km lange Neubaustrecke mit mindestens acht Haltestellen und Anbindung der Innenstadt Rastatts.

Das Projekt steht je nach Variante in direktem Zusammenhang mit der Stadtbahn Rastatt (vgl. 4.1.2.16).

Priorität

Var. 1 ++
Var. 2 +

Maßnahmentyp

Var. 1 Netzverknüpfung
Var. 2 Neuerschließung

Die Pläne zur Verlängerung der S2 Richtung Süden reichen bis in die 1990er zurück und werden regelmäßig diskutiert. 2016 wurde die Anschlussweiche südlich der Haltestelle Mörsch Merkurstraße zur Einsparung der Unterhaltungskosten zurückgebaut.

Status

- Regionalplan FNP B-Plan
 NVP VEP infor. Programm / Plan

Rechts- rahmen

Für die erste Variante durch den Ortskern von Durmersheim liegt das Potential der Maßnahme neben der zusätzlichen Erschließungswirkung vor allem auf der Netzverknüpfung am Bahnhof Durmersheim. Im Idealfall werden die Taktlagen aufeinander abgestimmt und der Umstieg an direkt benachbarten Bahnsteigen ermöglicht.

Chancen und Heraus- forde- rungen

Bei der zweiten Variante liegt der Fokus auf der Neuerschließung der Rheinauen.

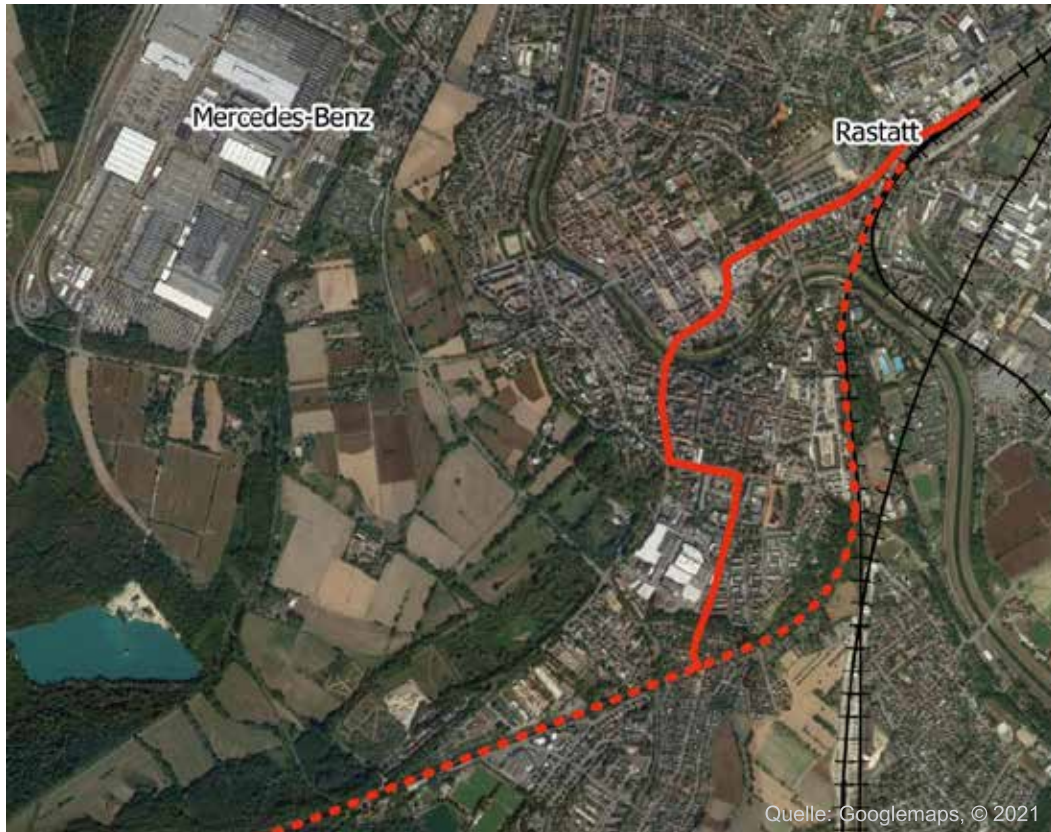
Durmersheim ist ein wichtiger Schul- und Einzelhandelsstandort zwischen Karlsruhe und Rastatt. Eine Anbindung der umliegenden Gemeinden an den SPNV verbessert die ÖPNV-Erschließung deutlich. Neben den Schülerverkehren können ggf. zusätzlich Verlagerungseffekte erzielt werden.

In den teilweise kleinstrukturierten Ortslagen ist die Trassenfindung eine große Herausforderung, die Anbindung des Durmersheimer Bahnhofs ist aufgrund von neu entstandener Bebauung erneut zu prüfen.

Trassensicherung, Prüfung der technischen Machbarkeit.

Weiteres Vorgehen

4.1.2.16 Stadtbahn Rastatt



Beschreibung Die direkte Anbindung der Innenstadt Rastatt nach dem Karlsruher Modell ist mit unterschiedlichen Trassenführungen denkbar. Die vorliegenden Planungen aus den 1990er- und 2000er-Jahren sehen eine ca. 3,4 km lange Trassenführung mit unabhängigem Bahnkörper und acht Haltestellen vor.

Die Maßnahme kann außerdem mit der Reaktivierung der Wintersdorfer Strecke (vgl. 4.1.2.9) und der Anbindung des Baden-Airparks (vgl. 4.1.2.12) kombiniert werden.

Priorität ++

Maßnahmentyp Neue Innenstadtstrecke

Es liegen technische Vorplanungen aus den 1990er- und 2000er-Jahren vor. Die Stadt Rastatt hatte das Projekt damals jedoch zurückgestellt. Jüngst gibt es neue Projektideen für die als Option benannte Anbindung von Mercedes-Benz seitens der Stadt Rastatt.

Status

- Regionalplan FNP B-Plan
 NVP VEP infor. Programm / Plan

Rechts- rahmen

Die vorliegende Trassenführung sieht einen besonderen Bahnkörper vor. Die Novellierung des GVFG bietet jedoch erweiterte Spielräume bezüglich möglicher förderfähiger straßenbündiger Trassen.

Chancen und Heraus- forde- rungen

Im südlichen Stadtgebiet Rastatt sind in den kommenden Jahren zahlreiche städtebauliche Entwicklungen geplant, wodurch zusätzliches Fahrgastpotential entstehen wird. In diesem Zusammenhang sollte die Linienführung ggf. nochmals von Grund auf geprüft werden.

Außerdem bietet die optionale Anbindung des Mercedes-Benz Werkes westlich der Innenstadt zusätzliche Fahrgastpotentiale.

Eine breite Unterstützung von Politik und Bevölkerung ist für ein Projekt dieser Dimension unerlässlich.

Trassensicherung; die vorliegenden Planungen sind wieder aufzugreifen und an die neuen Rahmenbedingungen anzupassen.

Weiteres Vorgehen

Vorplanung / perspektivische Projektidee; letzte überschlägige Nutzen-Kosten-Untersuchung wurde 2018/19 auf Basis der Planung inkl. Standardisierter Bewertung aus den späten 1990er-Jahren durchgeführt. Für einige der untersuchten Varianten bestehen Potentiale für einen positiven Nutzen-Kosten-Quotienten.

Status

- Regionalplan FNP B-Plan
 NVP VEP infor. Programm / Plan

Rechts- rahmen

Eine Anbindung der Baden-Badener Innenstadt nach dem Karlsruher Modell würde das Mittelzentrum durch Anbindung des peripher gelegenen Regional- und Fernbahnhofs und umsteigefreie Anbindung an die Region enorm aufwerten. Neben der Stadt würde die gesamte Region von der Stärkung des SPNV durch Verlagerungseffekte profitieren.

Chancen und Heraus- forde- rungen

Da die S7 künftig in Baden-Baden enden wird, ist das Projekt betrieblich durch die Verlängerung der Linie verhältnismäßig einfach umsetzbar.

Die Novellierung des GVFG bietet erweiterte Spielräume bezüglich möglicher förderfähiger Trassen.

Die Zustimmung der Stadtbevölkerung und der Politik Baden-Badens ist elementar. In der Vergangenheit wurden Bedenken aufgrund Veränderungen im Stadtbild, hohe Kosten für Infrastruktur und Fahrzeuge, Einschränkungen im MIV und der Kaufkraftabfluss nach Karlsruhe benannt.

Trassensicherung; für eine belastbare Nutzen-Kosten-Untersuchung bzw. Standardisierte Bewertung ist die technische Planung inkl. Kostenschätzung zu erneuern, oben stehende Trassenvarianten sind zu prüfen.

Weiteres Vorgehen

Projektidee; bisher konnte kein positives Ergebnis in einer Nutzen-Kosten-Untersuchung erzielt werden. Die aktuellen politischen Aktivitäten entstammen dem Enzkreis bzw. der Stadt Pforzheim, eine erneute Überprüfung des Projekts wird von mehreren Parteien gefordert, die Aufnahme in den NVP des VPE wird derzeit diskutiert.

Status

- Regionalplan FNP B-Plan
 NVP VEP infor. Programm / Plan

Rechts- rahmen

Eine Anbindung der Pforzheimer Innenstadt nach dem Karlsruher Modell würde den ÖPNV im Oberzentrum und die Verflechtungen ins Umland enorm stärken. Je nach gewähltem bzw. realisierbarem Trassenverlauf lassen sich attraktive und neue Verbundgrenzen übergreifende Verbindungen schaffen.

Die Novellierung des GVFG bietet heute erweiterte Spielräume bezüglich möglicher förderfähiger Trassen.

Die Topographie der Stadt Pforzheim stellt neben der Zustimmung der Bevölkerung und Politik eine große Herausforderung dar.

Chancen und Heraus- forde- rungen

Trassensicherung; sobald die Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung überarbeitet vorliegt, sollten die Planungen wieder aufgenommen bzw. aktualisiert werden.

Weiteres Vorgehen

4.1.2.19 Reaktivierung Odenheim – Hilsbach



Beschreibung Reaktivierung der rückgebauten rund 12 km langen Bahnstrecke von Odenheim nach Hilsbach inkl. Haltestellenneubau zur Verlängerung der S31.

Priorität + **Maßnahmentyp** Reaktivierung

Perspektivische Projektidee; zurückgestellt

Status

Regionalplan FNP B-Plan

**Rechts-
rahmen**

NVP VEP infor. Programm / Plan

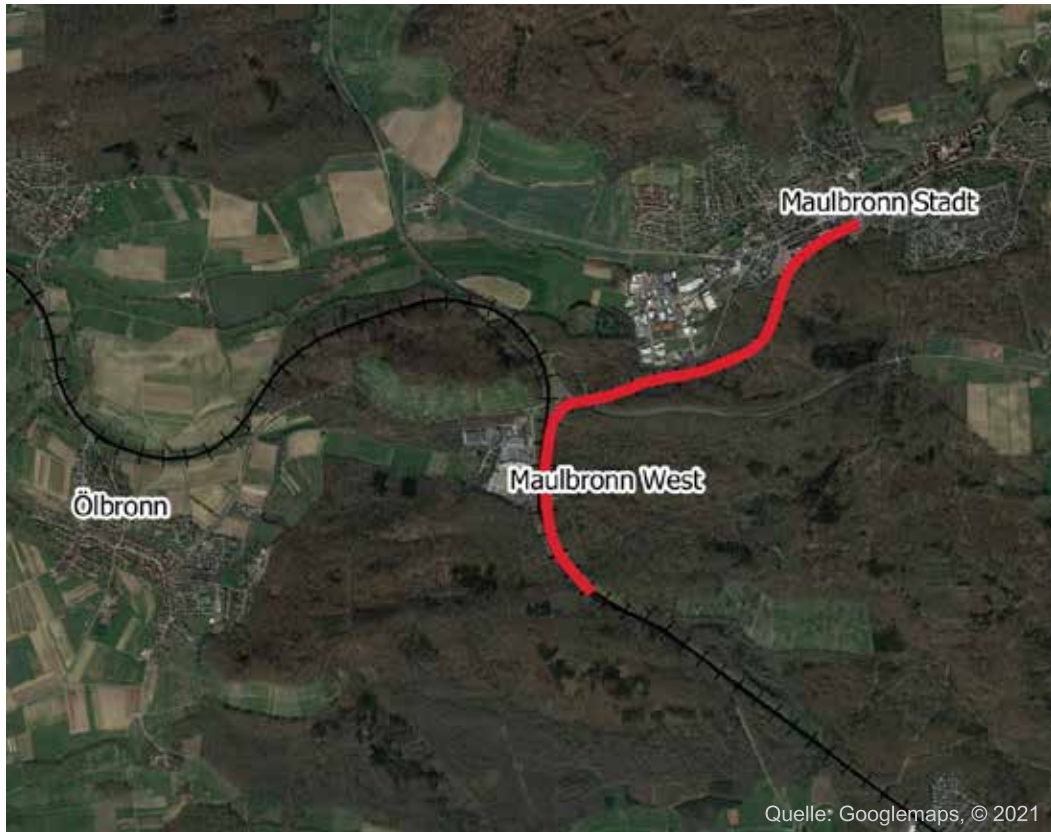
Für einen wirtschaftlichen Betrieb derzeit zu geringes Fahrgastpotential; die Raumstruktur ist eher für (autonome) straßengebundene bedarfsorientierte Zubringerverkehre geeignet.

**Chancen
und
Heraus-
forde-
rungen**

Zurückgestellt; ggf. Möglichkeiten für autonome, bedarfsorientierte Zubringerverkehre prüfen.

**Weiteres
Vorgehen**

4.1.2.20 Ausbau Maulbronn West – Maulbronn Stadt



Beschreibung Für einen möglichen Stadtbahnbetrieb auf dem derzeit für Ausflugsfahrten genutzten rund 3 km langen Streckenabschnitt Maulbronn West – Maulbronn Stadt müsste die Strecke elektrifiziert und die beiden Haltestellen ausgebaut und ggf. ergänzt werden.

Priorität + **Maßnahmentyp** Reaktivierung

Perspektivische Projektidee / zurückgestellt; Streckenabschnitt wird für den Testbetrieb autonomer Schienenverkehre diskutiert. Derzeit verkehren einzelne Ausflugsverkehre auf der Strecke.

Status

Regionalplan FNP B-Plan
 NVP VEP infor. Programm / Plan

**Rechts-
rahmen**

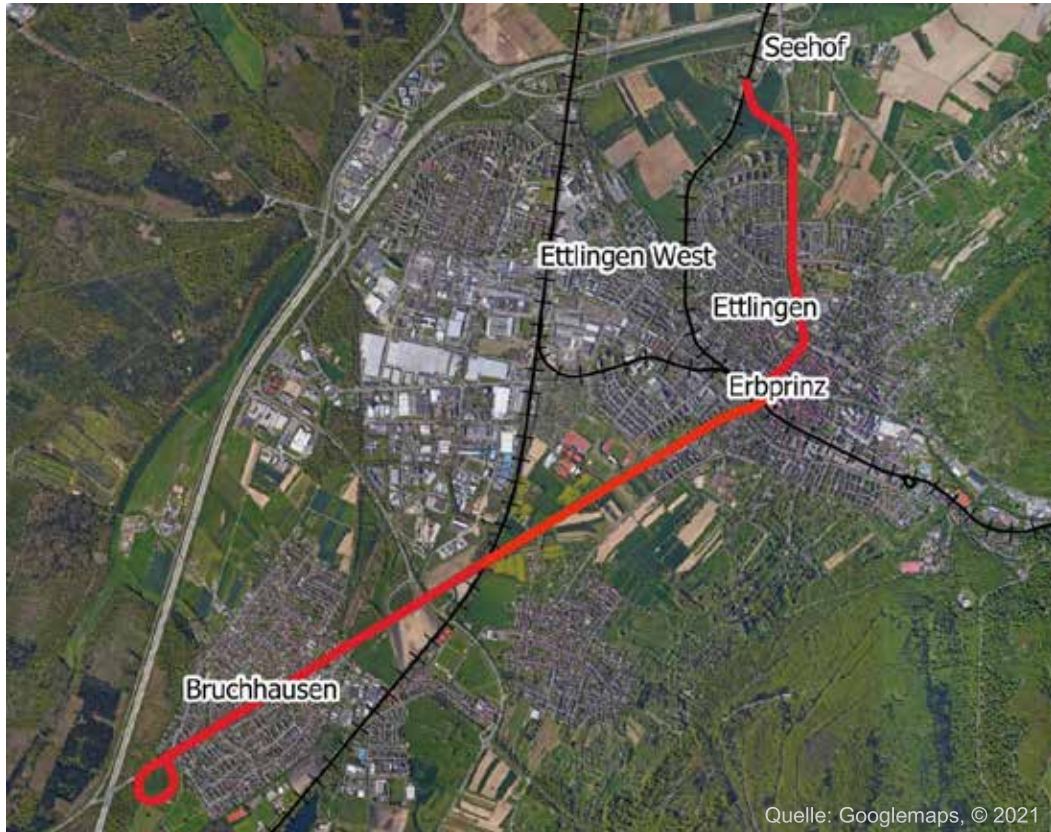
Aufgrund der kurzen Stichstrecke ist ggf. ein bedarfsorientierter (und autonomer) straßengebundener Zubringerverkehr eine wirtschaftliche Alternative.

**Chancen
und
Heraus-
forde-
rungen**

Bestehende Trasse weiterhin sichern.

**Weiteres
Vorgehen**

4.1.2.21 Seehof – Ettlingen – Bruchhausen



Beschreibung Neubau einer 6,5 km langen Gleichstrom-Stadtbahnstrecke inkl. Haltestellen mit Abzweig von der Bestandsstrecke südlich des Brückenbauwerkes über die B3, mit Führung durch das Seehof-Areal, weiter entlang der Karlsruher Straße sowie Schillerstraße durch Ettlingen bis zum Erbprinz und weiter bis Bruchhausen mit dortiger Wendeschleife.

Alternativ könnte in Bruchhausen eine Einschleifung auf die DB Strecke erfolgen (Zweissystemstadtbahnen nötig).

Die Alternative mit Einschleifung auf die DB-Strecke ist eine Variante der Reaktivierung Ettlingen West – Erbprinz (vgl. 4.1.2.4).

Priorität + **Maßnahmentyp** Neuerschließung

Projektidee (Seehof – Ettlingen – Bruchhausen als **Status**

Gleichstromstadtbahn);
Vorplanung / Freihaltetrasse (Erbprinz – Bruchhausen); Ende der 1990er-Jahre wurde eine vollständige Entwurfsplanung inkl. Standardisierte Bewertung für die Alternative mit Einschleifung auf die DB-Strecke erstellt. Aufgrund mangelnder Kapazität zwischen Ettlingen und Rastatt wurde das Projekt jedoch zurückgestellt.

Regionalplan FNP B-Plan

**Rechts-
rahmen**

NVP VEP infor. Programm / Plan

Die Maßnahme verbessert die Erschließungswirkung des SPNV speziell im Nordosten und Südwesten Ettlögens enorm und geht – je nach Anbindung am Erbprinz – mit einer betrieblichen Flexibilisierung durch die Schaffung von Redundanzen einher, hierbei sind jedoch die erforderlichen unterschiedlichen Fahrzeugtypen zu beachten. **Chancen und Herausforderungen**

Aufgrund der nötigen großen Veränderungen in Ettlingen ist bei dieser Maßnahme die Akzeptanz der lokalen Bevölkerung besonders wichtig.

Bei der Ausarbeitung eines möglichen Betriebskonzeptes sind die unterschiedlichen Anforderungen nach Gleichstrom- bzw. Zweisystemstadtbahnen und daraus resultierender nötiger Bahnsteighöhen zu beachten.

Erneute Prüfung der Realisierbarkeit.

**Weiteres
Vorgehen**

4.1.2.22 Neubaustrecke Bf. Forchheim – Messe



Beschreibung Neubau einer neuen 1,5 km langen Verbindungsstrecke von der DB Strecke 4020 zur Messe Karlsruhe inkl. Endhaltestelle auf dem Messegelände.

Diese Maßnahme kann als Alternative, mit jedoch deutlich abweichender verkehrlicher Funktion, zu einer Anbindung der Messe wie in Kapitel 4.1.1.6 beschrieben, gesehen werden.

Priorität + **Maßnahmentyp** Neuerschließung

Perspektivische Projektidee

Status

Regionalplan FNP B-Plan

**Rechts-
rahmen**

NVP VEP infor. Programm / Plan

Eine alleinige Linie, die nur den Karlsruher Hauptbahnhof als Punkt-zu-Punkt-Verbindung mit der Messe verknüpft, kann nur sehr schwer wirtschaftlich betrieben werden. Das Fahrgastpotential der Messe rechtfertigt keinen durchgängigen dichten Takt und trotzdem müssten teure Fahrzeuge beschafft werden.

**Chancen
und
Heraus-
forde-
rungen**

Aufgrund der sehr hohen Auslastung der DB-Strecke 4020 ist eine Realisierung nur in Verbindung mit dem 3. bzw. 4. Gleis zwischen Karlsruhe und Durmersheim möglich (vgl. 4.1.2.1).

Mögliche zusätzliche Potentiale sollten geprüft und je nach Fortschritt bei der Projektierung des Ausbaus der Strecke 4020 ggf. weitere Planungsschritte initiiert werden.

**Weiteres
Vorgehen**

4.1.2.23 Verknüpfungsstrecke Flehingen – Gochsheim



Beschreibung Neubau einer ca. 3,7 km langen Verbindungsstrecke zwischen Flehingen (Kraichgaubahn) und Gochsheim (Kraichtalbahn) inkl. Haltestellen.

Priorität + **Maßnahmentyp** Netzverknüpfung

Perspektivische Projektidee

Status

Regionalplan FNP B-Plan

**Rechts-
rahmen**

NVP VEP infor. Programm / Plan

Verbindungsstrecke für neue Direktverbindungen und zur Steigerung der betrieblichen Flexibilität.

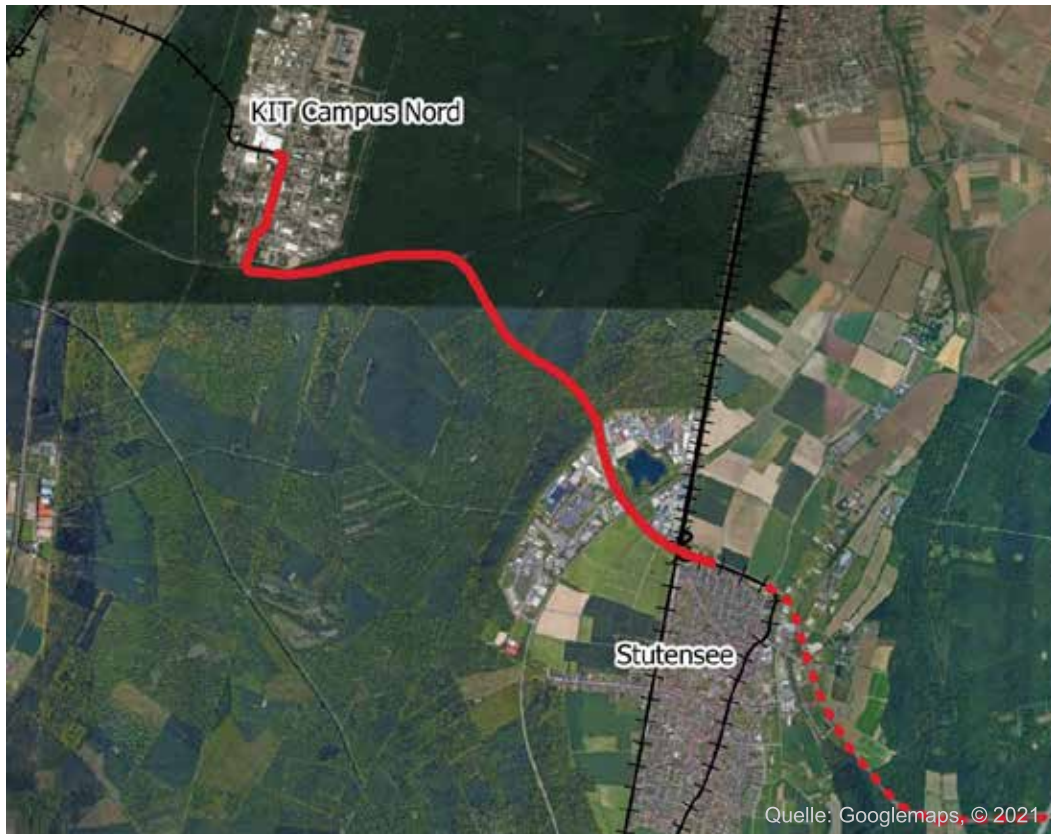
**Chancen
und
Heraus-
forde-
rungen**

Als erster Schritt könnte eine Busverbindung mit attraktiver Vertaktung eingerichtet werden.

**Weiteres
Vorgehen**

Ideenkonkretisierung durch Trassenfindung und Linienentwicklung.

4.1.2.24 Nördliche Tangentialverbindung: KIT-Campus Nord – Stutensee (– Weingarten – Jöhlingen)



Beschreibung Neubau einer rund 5 km langen tangentialen Querverbindung mit zwei bis drei Haltestellen von Stutensee zum KIT-Campus Nord mit Anschluss an die Hardtbahn. Die Maßnahme ist alternativ / ergänzend zur Tangentialverbindung Hardtwald (vgl. 4.1.1.16) möglich.
Optional kann eine Weiterführung nach Weingarten und Jöhlingen geprüft werden.

Priorität + **Maßnahmentyp** Tangentialstrecke

Perspektivische Projektidee; für den Abschnitt von Stutensee zur Hardtbahn werden derzeit die Fahrgastpotentiale im Auftrag des Landkreises untersucht.

Status

Regionalplan FNP B-Plan

**Rechts-
rahmen**

NVP VEP infor. Programm / Plan

Verbindung der nordwestlich bzw. nordöstlich von Karlsruhe gelegenen Gemeinden / Städte ohne Umweg über die Innenstadt. Mit der Maßnahme könnte eine Ringlinie realisiert werden.

**Chancen
und**

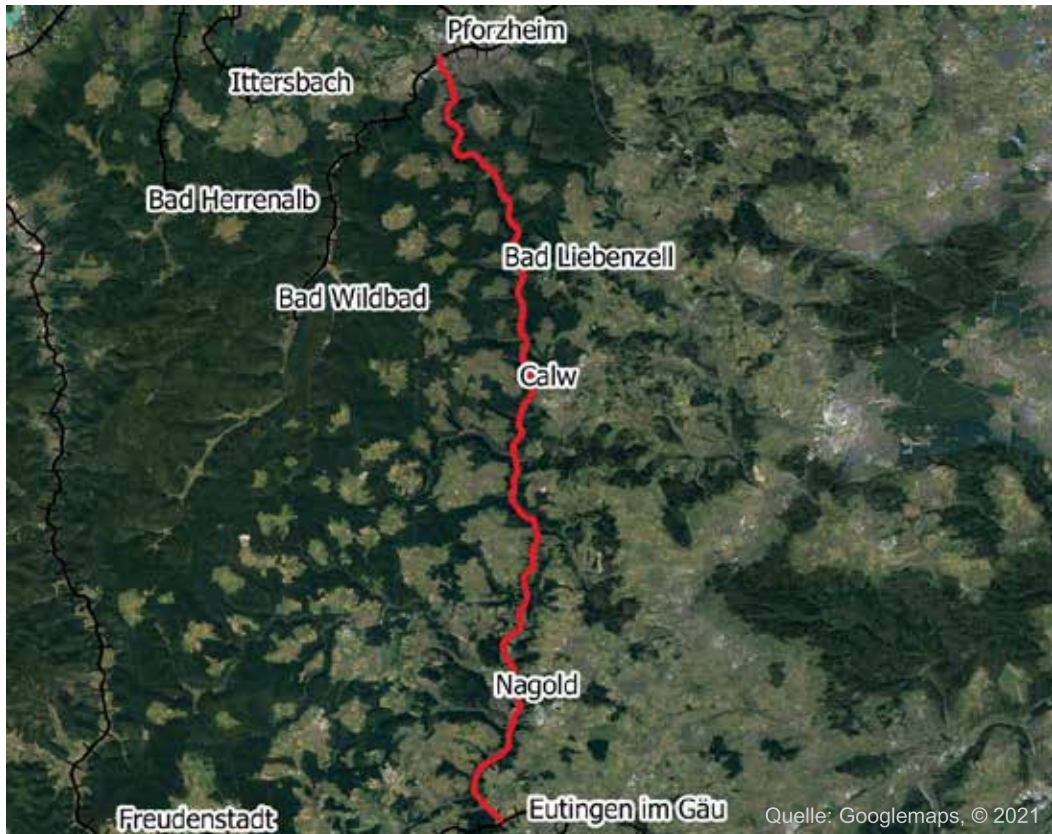
Für einen Halt auf dem Gelände des KIT-Campus Nord (Sicherheitsbereich mit Zugangsbeschränkung) ist eine Sonderlösung zu entwickeln (vgl. Haltestelle Gaggenau Mercedes-Benz Werk).

**Heraus-
forde-
rungen**

Je nach Ergebnis der Fahrgastpotentialprüfung zurückstellen oder Projektidee vertiefen.

**Weiteres
Vorgehen**

4.1.2.25 Elektrifizierung der Nagoldtalbahn



Beschreibung Elektrifizierung der rund 53 km langen Nagoldtalbahn von Pforzheim bis Hochdorf bei Horb.

Priorität + **Maßnahmentyp** Elektrifizierung

Projektidee

Status

- Regionalplan FNP B-Plan
 NVP VEP infor. Programm / Plan

Rechts- rahmen

Mit einer Elektrifizierung der Nagoldtalbahn entstehen interessante betriebliche Optionen für die Durchbindung / Flügelung für die heutigen Linien S5 / S6 und S8 / S81. Außerdem könnte bei entsprechender infrastruktureller Verknüpfung in Calw eine Durchbindung auf die derzeit im Reaktivierungsprozess befindliche Hermann-Hesse-Bahn erfolgen.

Chancen und Heraus- forde- rungen

Für reine Elektrifizierungsprojekte ist es unter der derzeit gültigen Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung schwierig einen positiven NKI zu erreichen, mit zusätzlichen Direktverbindungen besteht hier ggf. jedoch Potential.

Aufgrund der erfolgten Direktvergabe (Erhalt des Karlsruher Modells) und der damit einhergehenden Verkleinerung des Aktionsradius der AVG bestehen für eine Ausdehnung des Stadtbahnnetzes auf die Nagoldtalbahn politische und rechtliche Hürden.

Die Ausdehnung des Stadtbahnnetzes auf die Nagoldtalbahn sollte erneut geprüft werden.

Weiteres Vorgehen

Vorplanung; Im Jahr 2005 wurde gemeinsam von der TTK und der AVG eine Nutzen-Kosten-Untersuchung für das Projekt erstellt. Der ZSPNV plant eine Teilelektrifizierung mit Oberleitungsinseln und batterieelektrischen Hybridfahrzeugen für die Strecke. Die Fahrzeuge sind bereits bestellt, die Oberleitungsinseln definiert. Der Zweigleisige Ausbau zwischen Wörth und Kandel ist projektiert.

Status

Regionalplan FNP B-Plan
 NVP VEP infor. Programm / Plan

Rechts- rahmen

Chancen für einen positiven Nutzen-Kosten-Index wurden 2005 gesehen, wenn sowohl die Elektrifizierung der Strecke Wörth – Winden und der zweigleisige Ausbau zwischen Wörth und Kandel als unabhängige Projekte bewertet werden.

Die Oberleitungsinseln lassen sich bei der Elektrifizierung der Gesamtstrecke integrieren, folglich ist das bereits ein Schritt in die richtige Richtung.

Auch wenn alle baulichen Maßnahmen in Rheinland-Pfalz verortet werden können, handelt es sich bei diesem Projekt betrieblich um ein Verbund- und Landesgrenzen überschreitendes Projekt. Folglich sind hier links- und rechtsrheinisch unterschiedliche Aufgabenträger verantwortlich.

Chancen und Heraus- forde- rungen

Planungen sind wieder aufzugreifen, die Planungen des ZSPNV sind hier ein wichtiger Baustein für die weiteren Schritte.

Weiteres Vorgehen

4.1.3 Weitere Infrastrukturprojekte mit AVG-Bezug

Kapitel	Maßnahme	Priorität	Maßnahmentyp
4.1.3.1	Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn	Ohne Wertung	Reaktivierung
4.1.3.2	Reaktivierung der Kochertalbahn (keine AVG-Strecke)	Ohne Wertung	Reaktivierung
4.1.3.3	Ausbau der Wieslauterbahn	Ohne Wertung	Reaktivierung

Tabelle 3: Weitere Infrastrukturprojekte mit AVG-Bezug

4.1.3.1 Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn



Beschreibung Reaktivierung des ca. 19 km langen Streckenabschnitts Weil der Stadt – Calw der „Württembergischen Schwarzwaldbahn“ (Strecke 4810) als Hermann-Hesse-Bahn im „Inselbetrieb“ zwischen Calw und Renningen mit folgenden wesentlichen Projektbausteinen:

- Grunderneuerung Signal- und BÜ-Technik, Tief- und Gleisbau, Neubau Kreuzungsbahnhof in Ostelsheim
- Neubau von vier Haltepunkten bzw. Bahnhöfen
- Neubau des ca. 500 m langen Hacksbergtunnels sowie Sanierung von Bestandstunneln

Um die nötige Streckenkapazität zu gewährleisten, wird auf der Bestandsstrecke zwischen Weil der Stadt und Renningen zusätzlich eine Blockverdichtung vorgenommen. Vorgesehen ist ein Betrieb mit Batteriezügen.

Priorität Ohne Wertung **Maßnahmentyp** Reaktivierung

Bauausführung; derzeit finden Arbeiten an Ingenieurbauwerken und Tunneln statt. **Status**

Regionalplan FNP B-Plan
 NVP VEP infor. Programm / Plan **Rechts-
rahmen**

Kernziel des Projektes ist die Schienenanbindung des östlichen Landkreises Calw an den Großraum Stuttgart und Sindelfingen / Böblingen, um eine leistungsfähige Alternative zum MIV für Berufspendler anzubieten und so Verkehrsströme von der Straße auf die Schiene zu verlagern. In einem späteren Projektschritt soll die Strecke elektrifiziert werden, um dann durch Einbindung in das Stuttgarter S-Bahnnetz umsteigefreie Direktverbindung anbieten zu können. **Chancen
und
Heraus-
forde-
rungen**

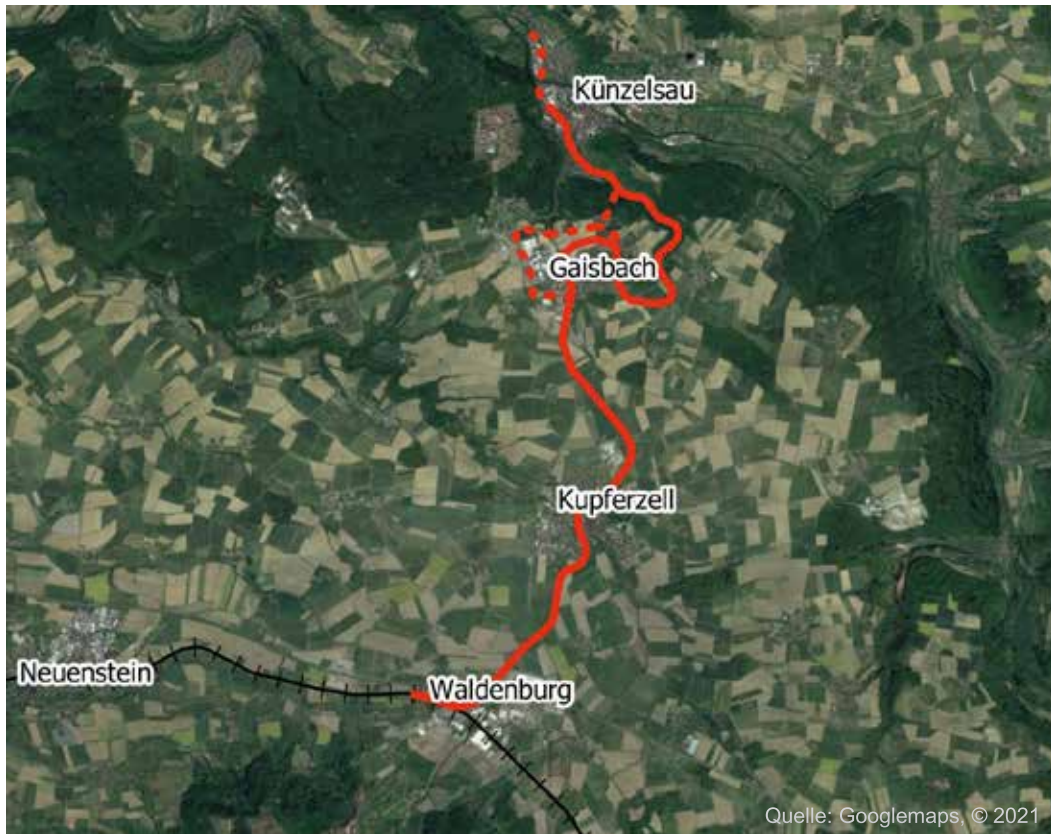
Auch durch die bauliche Verknüpfung mit der Nagoldtalbahn in Calw können weitere vielversprechende Direktverbindungen geschaffen werden. Für die volle verkehrliche Wirkung dieser Verknüpfung ist die Elektrifizierung der Nagoldtalbahn nötig (vgl. 4.1.2.25).

Eine besondere Herausforderung des Projektes war die Vereinbarkeit der Reaktivierung mit dem Umwelt- und Artenschutz, nachdem sich in den seit Jahren stillgelegten Bestandstunneln Fledermäuse niedergelassen hatten, welche beim Bau und beim späteren Betrieb geschützt werden müssen.

Die Inbetriebnahme ist für 2023 vorgesehen.

**Weiteres
Vorgehen**

4.1.3.2 Reaktivierung der Kochertalbahn (keine AVG-Strecke)



Beschreibung Reaktivierung der ca. 15 km langen Kochertalbahn von Waldenburg bis Künzelsau inkl. Neubau von sieben bis acht Haltepunkten bzw. Bahnhöfen.

Je nach gewählter Variante wird die ursprüngliche Trasse in weiten Teilen wieder aufgegriffen. Zwischen Gaisbach und Künzelsau existieren Trassenvarianten wie z. B. eine Tunnellösung oder – je nach Bauart der künftigen Fahrzeuge – Steilstreckenabschnitte, um die Fahrzeit zu optimieren.

Neben der Reaktivierung der Strecke ist die gleis- und signaltechnische Anbindung an die Hauptstrecke Crailsheim – Heilbronn im Bf Waldenburg geplant.

Priorität Ohne Wertung **Maßnahmentyp** Reaktivierung

Machbarkeitsstudien. In mehreren Untersuchungen – zuletzt 2020 – wurde die grundsätzliche technische Realisierbarkeit bestätigt. **Status**

Regionalplan FNP B-Plan

NVP VEP infor. Programm / Plan

**Rechts-
rahmen**

Um die Kochertalbahn in das Stadtbahnnetz Heilbronn integrieren zu können, ist die Elektrifizierung der Zulaufstrecke nötig. Anderenfalls ist die Reaktivierung der Kochertalbahn nur in Form eines Inselbetriebes, nicht aber als Verlängerung der Stadtbahn möglich. **Chancen
und
Heraus-
forde-
rungen**

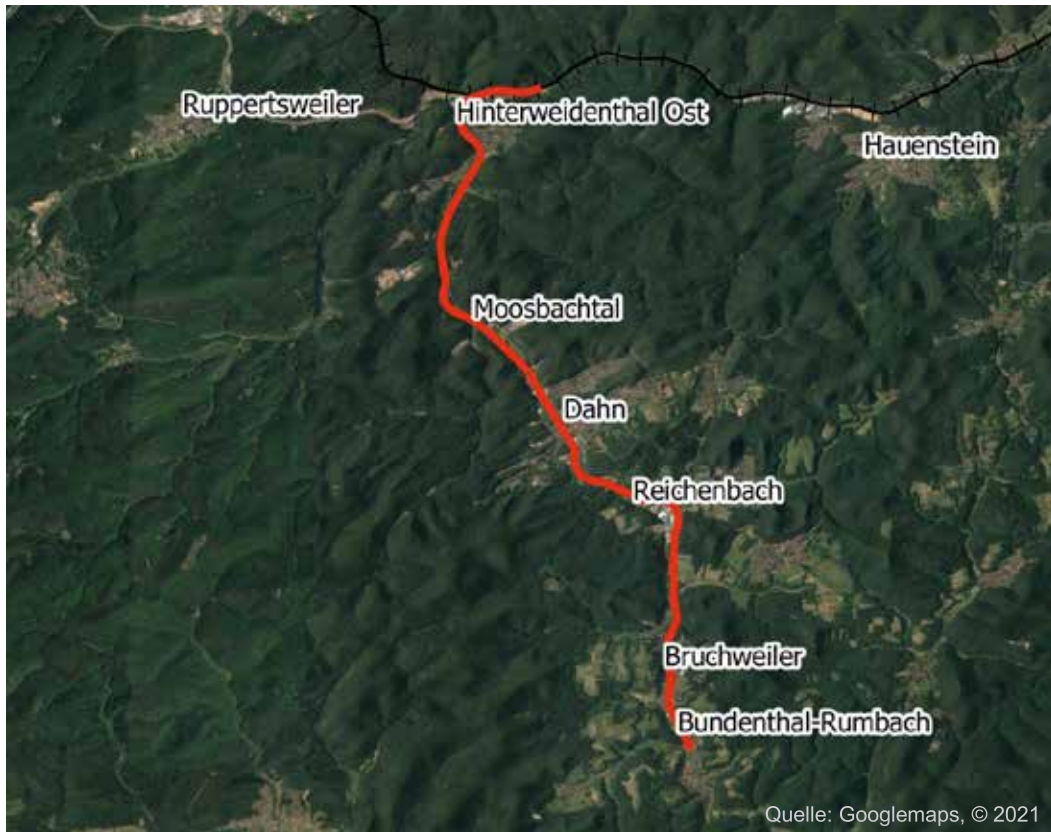
Zusätzliches Fahrgastpotential kann mit möglichst direkter Erschließung der großen Gewerbegebiete in Gaisbach generiert werden. Auch eine Weiterführung über den früheren Bahnhof Künzelsau hinaus bis nach „Nagelsberg“ generiert zusätzliche Fahrgäste.

Nachweis über volkswirtschaftlichen Nutzen erbringen.

Auf Grundlage der Machbarkeitsstudie die betriebliche Einbindung ins Stadtbahnnetz Heilbronn und die hierfür nötige Elektrifizierung der Verbindungsstrecke prüfen.

**Weiteres
Vorgehen**

4.1.3.3 Ausbau der Wieslauterbahn



Beschreibung Für einen regelmäßigen SPNV auf der Wieslauterbahn muss die ca. 15 km lange Strecke zwischen Hinterweidenthal Ost und Budenthal-Rumbach ertüchtigt werden. Betroffen sind hiervon voraussichtlich folgende Gewerke:

- Tief- und Gleisbau
- Leit- und Sicherungstechnik
- Bahnübergangstechnik
- Barrierefreier Ausbau der Haltestellen / Bahnhöfe

Je nach Betriebskonzept müssen zusätzlich eine oder mehrere Begegnungsstellen geschaffen werden.

Priorität Ohne Wertung **Maßnahmentyp** Reaktivierung

Projektidee; die Wieslauterbahn wird derzeit vor allem im Ausflugs- und Freizeitverkehr genutzt. Regelmäßige Fahrten finden zwischen April und November mittwochs sowie am Wochenende statt.

Status

- Regionalplan FNP B-Plan
 NVP VEP infor. Programm / Plan

**Rechts-
rahmen**

Betrieblich sind neben umsteigefreien Direktverbindungen ab Landau auch Konzepte mit einer Flügelung der bestehenden Verbindungen zwischen Landau und Pirmasens denkbar.

Die Zulauf- bzw. Hauptstrecke zwischen Landau und Pirmasens ist nicht elektrifiziert. Für ein klimaneutrales Verkehrsangebot muss somit der Zulauf und die Strecke selbst elektrifiziert werden. Stattdessen kann der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativer Antriebstechnik geprüft werden.

**Chancen
und
Heraus-
forde-
rungen**

Betriebskonzept entwickeln und darauf aufbauend den Maßnahmenumfang festlegen; Planung einleiten.

**Weiteres
Vorgehen**

4.2 Liniennetz

Zur vollen Entfaltung des verkehrlichen Nutzens ergänzender infrastruktureller Maßnahmen ist eine optimale Integration in das Liniennetz elementar. Das Liniennetz zur Inbetriebnahme der Kombilösung wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 umgesetzt, die Integration von reinen Streckenverlängerungen ist ohne weiträumige Auswirkungen möglich. Innerstädtische Netzerweiterungen, z. B. Tangentialstrecken, erfordern eine Überarbeitung des Liniennetzes und Überprüfung sowie Bewertung der Leistungsfähigkeit und Kapazität. Erweiterungsmaßnahmen im regionalen Streckennetz der AVG haben in der Regel wenig bis keine Auswirkungen auf das Linienkonzept der Stadt Karlsruhe – mit Ausnahme der Einschleifung der S31 / S32 in das Karlsruher Straßenbahnnetz. Bei Realisierung einer einzelnen (oder auch mehrerer) städtischer Maßnahmen ist das Liniennetz folglich anzupassen.

In Abbildung 2 ist ein Entwurfsvorschlag des städtischen Liniennetzes unter Berücksichtigung einiger städtischer Maßnahmen der Priorisierungsgruppen „vordringlicher Umsetzungsbedarf“ und „mittelfristiger Umsetzungsbedarf“ dargestellt. Es wurden Netzergänzungen und reine Streckenverlängerungen in Kirchfeld, Grünwinkel, Durlach sowie der östlichen Südstadt berücksichtigt und als Folgemaßnahmen Engpassbeseitigungen und Netzverknüpfungen aufgenommen. Durch Neuerschließungen und Linienüberlagerungen auf bereits heute bedienten Streckenabschnitten kann das Angebot deutlich verbessert werden, die Netzverknüpfungen machen zusätzlich schnellere Direktverbindungen möglich.

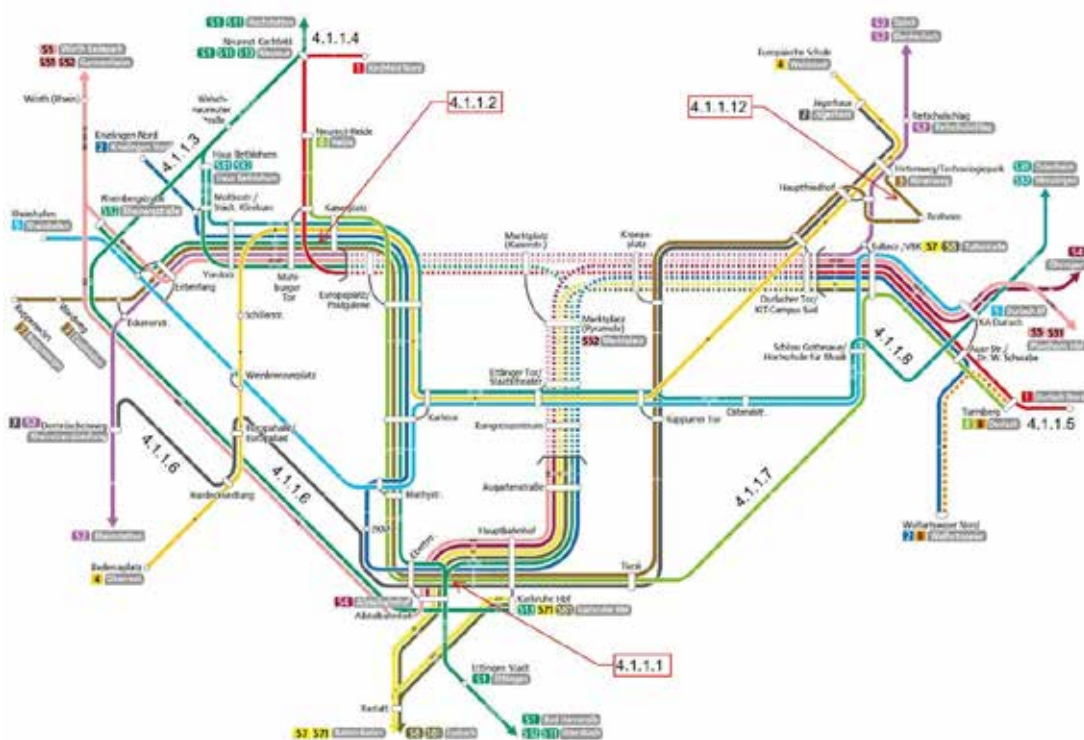


Abbildung 2: Entwurf städtisches Liniennetz (Eigene Darstellung)

4.3 regiomove – Zugangs- und Verknüpfungspunkte

Das Förderprojekt regiomove umfasst ein Gesamtvolumen von rund 6,6 Millionen Euro und wird von Seiten des Landes Baden-Württemberg und dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) mit rund 4,9 Millionen Euro gefördert.

Mit Hilfe der Plattform regiomove vernetzt der Karlsruher Verkehrsverbund mit seinen Partnern das bestehende Verkehrsangebot Karlsruhes mit dem des Umlandes – und damit auch die ganze Region Mittlerer Oberrhein. Egal ob Bahn oder Bus, Leihfahrrad oder Carsharing, egal ob ländlich oder urban: Unterschiedliche Verkehrsmittel und Regionen werden in ein Netz integriert und zu einem Mobilitätsverbund transformiert, sodass weitestgehend auf die Nutzung des eigenen PKW verzichtet werden kann. Das Projekt leistet damit einen regionalen Beitrag um eine effiziente und klimafreundliche Form der Mobilität voranzubringen.

Physisch vernetzt werden die verschiedenen Mobilitätsangebote durch Mobilitätshubs, sogenannte Ports, an denen Pendler die Verkehrsmittel wechseln können. Die Ports bieten den Nutzern in besonderem Maße den Einstieg in das gesamte regiomove-System, denn jeder Port bildet einen weiteren Baustein des intermodalen Netzes in der Region und erweitert das verfügbare Mobilitätsangebot der Reisenden. Bis zu acht Ports werden mittels der EFRE-Finanzierung verteilt an Pilotstandorten in der Region realisiert. Weitere Kommunen haben bereits Interesse bekundet.

Zugleich erlaubt das vertragliche Rahmenwerk (der „Mobilitätsverbund“) allen beteiligten Mobilitätsanbietern sich zu vernetzen – gleichzeitig aber unabhängig zu bleiben. Die Position der einzelnen Anbieter wird gestärkt, indem neuen Kundengruppen der Zugang zu ihren Angeboten erleichtert wird. Neue Anbieter können jederzeit integriert werden. Insbesondere bewahren die kommunalen ÖPNV-Unternehmen, als zentraler Partner des Mobilitätsverbunds, ihre Unabhängigkeit gegenüber rein gewinnorientierten Plattformmonopolen. Somit können die Kommunen auch im digitalen Wandel langfristig das öffentliche Mobilitätsangebot im Sinne der Menschen in den Städten und Regionen mitgestalten. Auf diese Weise wird eine Win-win-Situation erzeugt, von der alle Beteiligten nachhaltig profitieren: ÖPNV, Mobilitätsanbieter, Kommunen, Umwelt und allen voran die Nutzer/innen.

Diese benötigen für die Nutzung der Plattform nur einen Account und können damit alle im Mobilitätsverbund enthaltenen Verkehrsmittel kombiniert buchen und bezahlen. Diese digitale Vernetzung ermöglicht ab sofort die direkte Interaktion der ersten und letzten Meile in die Fahrtrplanung. Neben Echtzeitinformationen zum Verkehr kann das Routing auch die persönlichen Präferenzen eines jeden Nutzers berücksichtigen. Seit November 2020 ist die regiomove-App im gesamten Verbundgebiet des KVV frei verfügbar und nutzbar.

Durch den multimodalen Ausbau des Mobilitätsverbunds wird insbesondere das ÖPNV-Angebot erweitert und stärkt damit den ÖPNV. Die intermodale Vernetzung ermöglicht die direkte Erschließung der ersten und letzten Meile. Betreiber der Plattform hinter regiomove ist der KVV.

Diese Entwicklung flankiert der KVV mit dem Ausbau neuer regionaler Mobilitätsdienste wie beispielsweise dem On-Demand-Shuttledienst „myShuttle“ in Ettlingen/Marxzell sowie Dettenheim/Graben-Neudorf. Das Fahrradverleihsystem „KVV.nextbike“ bietet in Karlsruhe und mehreren Mittelzentren in der KVV-Region Leihräder an. Beide Dienste zielen unmittelbar auf die Anbindung an das regionale ÖPNV-Netz mit seinen Haltestellen.

Um Mobilitätsketten zu ermöglichen, müssen die Angebote nicht nur digital in der App buchbar sein, sondern auch im „echten Leben“ an physischen Orten zusammentreffen. Diese Orte, an denen die Fahrgäste unkompliziert zwischen verschiedenen multimodalen Mobilitätsangeboten auswählen oder umsteigen können, sind die „Ports“. So sind Menschen in ländlichen Räumen nicht nur schneller in der Stadt, sondern auch in ihrem Wohnumfeld flexibler unterwegs – ganz ohne eigenen Pkw. Neben der Vernetzung unterschiedlicher Mobilitätsangebote bilden die Ports auch deren physische / visuelle Manifestation in der Lebenswirklichkeit der Menschen in der Region.

Damit wird das Bewusstsein erhöht und Hürden für die Nutzer multimodaler Mobilität deutlich abgebaut. Die Nutzung wird einfacher, die Verfügbarkeit des Mobilitätsangebots erweitert und die Anbindung zum ÖV deutlich verbessert. Es entsteht ein regionales Mobilitätsnetz. Viele Kommunen haben für ihre Bürger*innen bereits Mobilitätsangebote aufgebaut, z. B. Sharingdienste oder Ladeinfrastruktur. Durch die Einbindung solcher lokaler Dienste in die Plattform werden diese Angebote auch regional nutzbar. Diese Vernetzung hat den positiven Effekt, dass aus lokalen Mobilitätsdiensten regional nutzbare Mobilitätsangebote werden: Die Region wächst zusammen. Menschen aus Baden-Baden können mit der regiomove-App nun auch ganz einfach Angebote in Bruchsal nutzen. Das Murgtal vernetzt sich mit der Rheinebene, das Alb tal mit dem Kraichgau. Die regiomove-Ports werden die Knotenpunkte dieser neuen Vernetzung sein. Sie sind ein zentraler Baustein des intermodalen Mobilitätskonzepts.

Der Bau von „umfangreichen“ Mobilitätsknoten, wie es die Förderrichtlinien aktuell vorsehen, ist lediglich für größere Zentren realistisch. Multimodale Mobilität lebt jedoch davon, dass sie in der Fläche existiert – in einem Netz. Dies ist in regiomove bereits bedacht. Denn das Besondere am regiomove-Ansatz ist: regiomove geht in die Fläche! Kleine Standorte können nicht alle Bausteine der multimodalen Mobilität bereitstellen, bieten aber im Blick auf die regionale Mobilität eine wichtige Transferfunktion, um Orte und Mobilitätsdienste flächendeckend zu vernetzen. Während größere Ports wie z. B. in den Ober- und Mittelzentren schon viele Angebote bündeln, wirken kleine Ports maßgeblich im Gesamtverbund. Jeder Port ermöglicht den Einstieg oder die Fortsetzung einer intermodalen Wegeketten. Je dichter das Netz aus lokalen Mobilitätsdiensten und -stationen, desto besser die regionale Mobilitätsverfügbarkeit.

Die Pilotports aus dem EFRE-Förderprojekt bilden den Anfang einer regionalen Infrastrukturmaßnahme, die in den Folgejahren dazu beitragen soll, Mobilitätsdienste – jenseits des privaten PKW – insbesondere auch in die ländlichen Räume zu transportieren. Durch den weiteren Ausbau schaffen die

Kommunen eine übergeordnete Ebene der digitalen Mobilität: Den modernen Mobilitätsverbund.

4.4 Güterverkehr

Als Ergänzung zu dem klassischen schienengebundenen Güterverkehr engagieren sich die AVG und die VBK federführend in der Gesamtinitiative regioKArgo, aktuell sind die beiden Teilprojekte „LogIKTram“ und „regioKArgoTramTrain“ als finanziell geförderte Projekte in Arbeit. Ziel der Initiative ist es, das erfolgreiche Stadtbahnsystem des Karlsruher Modells mit der engen Verknüpfung von Stadt und Region so weiterzuentwickeln, dass neben Personen auch Güter im Nahverkehr möglichst klimaneutral auf der Schiene gebündelt und transportiert werden können. Neben dem Klimaschutz hat das Projekt gleichzeitig die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Städten der Region im Fokus. Zur Zielerreichung werden derzeit zwei unterschiedliche und noch in der Konzeptphase befindliche Ansätze verfolgt:

- Warentransport als Beiladung in einer Straßen- bzw. (Zweisystem-) Stadtbahn mit einem Angebot ähnlich zu Kurier-Express-Paket-Dienstleistern.
- Warentransport als Massentransport im Liniennetz der Straßen, bzw. (Zweisystem-)Stadtbahn (WPNV) unter Nutzung eigener Fahrzeuge bzw. Wagen.

Das Konzept für den Warentransport als Beiladung sieht derzeit die Nutzung barrierefreier Haltestellen als Umschlagspunkte in der Stadt vor. Von den Haltestellen sollen die Waren dann z. B. mit Lastenrädern klimaneutral zum Zielpunkt transportiert werden. Der Umfang des nötigen infrastrukturellen Ausbaus an den Haltestellen und nötigen Maßnahmen zur betrieblichen Integration des Warenumschlags werden im Rahmen der Gesamtinitiative ermittelt.

Das Konzept für den Massentransport der Güter sieht derzeit entweder einen speziell für den Warentransport im ÖPNV konzipiertes Kombifahrzeug oder einen angehängten Güterwagen vor (vgl. Abbildung 3).

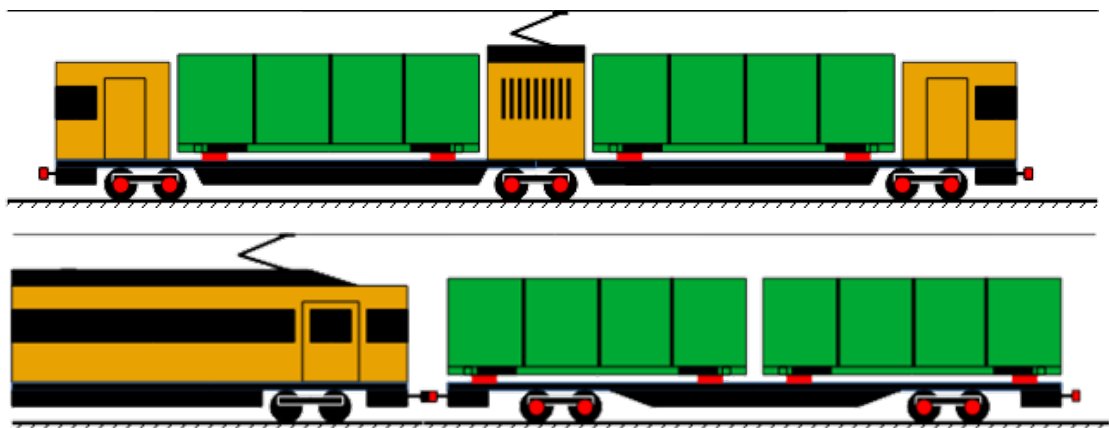


Abbildung 3: Ideenskizze für Zweisystem WPNV (Quelle: MARLO Consultants)

Im Rahmen des Forschungsprojektes regioKArgo werden folgende acht Projektbausteine untersucht:

Infrastruktur

- Möglichst umfassende Nutzung der vorhandenen Schieneninfrastruktur in Stadt und Region, um Warenströme auf der Schiene zu bündeln und somit eine spürbare Verkehrs- und Umweltentlastung zu erreichen.
- Nutzung und Weiterentwicklung weiterer vorhandener Infrastrukturen, wie Haltestellen (des ÖPNV), Gleisanschlüsse (allgemein) sowie weitere städtische Liegenschaften, um erforderliche Verknüpfungspunkte (Hubs) zu realisieren.
- Innerstädtische Keimzellen könnten beispielsweise das dritte Gleis am Konzerthaus oder das Stumpfgleis in der Gerwigstraße sein.
- In der Region wird über ein Ausbau des Dachser Lagers in Busenbach diskutiert.

Beförderungsmengen

- Gezielt liegt der Fokus auf einer großen Bandbreite: von den KEP-Dienstleistern („viele Fahrten & wenig Gewicht“) über Speditionen und Logistikern bis hin zur produzierenden Industrie („wenige Fahrten & viel Gewicht bzw. Volumen“).
- Standardisierung der Transportgefäße.

Fahrzeugtechnik

- Untersuchung von Lösungen zur Raumausnutzung innerhalb der im ÖPNV genutzten Gefäße; diese sollen hauptsächlich in den Nebenverkehrszeiten mit geringerem Fahrgastaufkommen liegen.
- Untersuchung von Lösungen zur separaten Nutzung einer kompletten Bahn, die ggf. in Modulbauweise schnell für unterschiedliche Nutzungen verfügbar gemacht werden kann.
- In beiden Fällen soll im Zielzustand ein „Flottenbetrieb“ möglich sein.

Verkehrs- und Betriebskonzept

- Die Warentransporte werden aus wirtschaftlichen Gründen idealerweise mit den bereits heute verkehrenden Zügen verknüpft: Entweder Integration der Transporte in ÖPNV-Fahrzeugen oder als Ergänzung der Züge mit nur dem Warentransport dienenden Fahrzeugeinheiten.
- Die Transportangebote können durch das regulär vorhandene Angebot im ÖPNV auch das Angebot im ländlichen Raum für den Warentransport ergänzen.
- Sowohl Linienverkehre als regelmäßig wiederkehrendes Angebot oder der bedarfsorientierte Einsatz sind möglich.

Digitalisierung

- Optimierung der Abläufe durch den Einsatz automatisierter bzw. autonomer Technologie.
- Digitale Begleitung der Warenströme: Erfassung der Mengen, Bündelung, Buchungsplattform, Abrechnung etc., um das Angebot einer breiten Nutzergruppe zu öffnen.

Kommunale Begleitung

- Direkte Einbindung der Kommunen aufgrund der Nutzung von Flächen in städtischen Gebieten.
- Bewertung von ordnungspolitischen Maßnahmen auf Nutzbarkeit, Akzeptanz und Wirtschaftlichkeit des Angebots „Warentransport im ÖPNV“.

Rechtsentwicklung

- Neuausrichtung des PBefG auf eine kombinierte Personenbeförderung mit Warentransport.
- Einbeziehung von automatisierten und autonomen Fahrfunktionen auch für den Logistikbetrieb.

Standardisierung

- Die angestrebten Lösungen sollen bereits in der Bearbeitungsphase auf einen breiten Anwendungsnutzen ausgerichtet sein.
- In allen Detaillösungen z. B. zum Unfallschutz, Brandschutz, zur Warensicherung und automatisierten Verladung.

4.5 Wartungs- und Abstellinfrastruktur

Die Abstellanlagen und Wartungskapazitäten sind begrenzt und müssen mit der Netzentwicklung schritthalten. Eine Angebotserweiterung des ÖPNV durch Taktverdichtung, Netzergänzungen und -verlängerung geht in der Regel auch mit der Anschaffung zusätzlicher Straßen- und Stadtbahnen einher. Dies erfordert die Weiterentwicklung der Abstell- und Wartungsanlagen, sodass sowohl im Oberzentrum Karlsruhe – oder zumindest stadtnah – als auch in der Region zusätzliche Kapazitäten zu schaffen sind.

Im Stadtgebiet Karlsruhe gibt es aktuell folgende Abstell- und Wartungsanlagen:

- Betriebshof Ost (Abstellung und Wartung)
- Betriebshof West (Abstellung und Wartung)
- Albtalbahnhof (Abstellung)
- Knielingen Rheinbergstraße (Abstellung)

Zusätzlich werden aufgrund mangelnder Abstellkapazitäten regelmäßig Gleise der DB-Netz AG im Hauptbahnhof Karlsruhe zur Abstellung angemietet.

Im AVG-Netz gibt es folgende Abstell- und Wartungsanlagen:

- Ettlingen (Abstellung und Wartung)
- Menzingen (Abstellung und Wartung)
- Heilbronn (Abstellung, Wartung in Planung)
- Forbach (Abstellung)
- Freudenstadt Hbf (Abstellung)
- Bad Herrenalb (Abstellung)
- Ittersbach (Abstellung)
- Bad Wildbad Bf. (Abstellung)
- Bretten (Abstellung)
- Eppingen (Abstellung)
- Neckarsulm Bf (Abstellung)
- Öhringen Cappel (Abstellung)
- Odenheim (Abstellung)
- Wörth Badepark (Abstellung)
- Linkenheim-Hochstetten (Abstellung)

Ergänzend zu der o. g. Aufzählung gibt es im städtischen Netz der VBK und in der Region zahlreiche Überhol- oder Wendegleise bzw. weitere Auszieh- oder Stumpfgleise, die zur temporären Abstellung genutzt werden, die aufgrund der nachrangigen Bedeutung nicht in der Aufzählung aufgeführt sind.

Die Kapazität zur Abstellung und Wartung soll durch das im Eigentum der AVG befindliche ELBA-Gelände in Ettlingen umfangreich erweitert und z. B. Wartungstätigkeiten zentral gebündelt werden. Aktuell werden Konzepte zur Entwicklung der strategisch günstig gelegenen Fläche erstellt. Mit der Umsetzung kann der Standort in Ettlingen Stadt perspektivisch aufgegeben werden.

Für eine nachhaltige Weiterentwicklung der Abstellanlagen und Wartungskapazitäten sind folgende Kriterien zu beachten:

- Verkehrsgünstige Verteilung im Netz, sodass Einsatz- bzw. Überführungsfahrten möglichst kurz und somit wirtschaftlich sind.
- Standortverlagerung bestehender Anlagen zugunsten städtischer (Innen-)Entwicklung. Hierfür sind Alternativstandorte mit Gleisanschlüssen erforderlich.
- Festlegung strategisch interessanter Flächen.
- Flächenverfügbarkeit an vorhandenen Standorten.
- Konzeption des Arbeitsumfangs und der hierfür nötigen Ausstattung.
- Prüfung der gesetzlichen Vorgaben an Werkstätten und Abstellanlagen.
- Umfangreiche Anforderungen aufgrund der Varianz der sich im Fuhrpark befindlichen Fahrzeuge.
- Synergien zwischen der Wartung von Kfz- und Schienenfahrzeugen, inkl. AVG Cargo.
- Angebot für externe EVU zu Wartungsdienstleistungen.

5 Begleitende Maßnahmen

Die politische Zielsetzung der Nachfrageverdoppelung im ÖPNV bis zum Jahr 2030 ist alleine durch das in Kapitel 4 beschriebene Zusammenspiel der Säulen nicht zu erreichen. Zusätzlich zu den Pull-Maßnahmen, die zu einer Attraktivitätssteigerung des Gesamtsystems ÖPNV führen, sind Push-Maßnahmen erforderlich, die die Nutzung des MIV einschränken und weniger attraktiv machen:

Parkraumbewirtschaftung und -verknappung in Kombination mit Ausweitung von Bewohnerparkzonen

Die Verfügbarkeit und die Kosten für die Nutzung von Parkplätzen haben am Zielort, insbesondere in Städten, direkten Einfluss auf die Attraktivität des Kfz als meist genutztes Verkehrsmittel. Zur Verstärkung der Verkehrsverlagerung weg vom motorisierten Individualverkehr und hin zum ÖPNV ist die innerstädtische Parkraumbewirtschaftung einschließlich der großräumigen Ausweisung von Bewohnerparkzonen und damit verbunden die Parkraumverknappung zu intensivieren.

ÖPNV-Abgabe / Mobilitätspass Karlsruhe in Verbindung mit Park & Ride

Derzeit werden unterschiedliche weitere ÖV-Finanzierungsmöglichkeiten mit Anreizen für den Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV diskutiert. Die Stadt und der Landkreis Karlsruhe zählen zu den 15 Modellregionen für den Mobilitätspass und die Mobilitätsgarantie in Baden-Württemberg. Mit dem Mobilitätspass besteht die Möglichkeit, zusätzliche Finanzmittel für den Ausbau des ÖPNV zu generieren und die Straßen vom Kfz-Verkehr zu entlasten. Im Rahmen des Modellprojektes sollen erst die Einnahmepotentiale und die damit finanzierbaren Angebotsverbesserungen oder Tarifvergünstigungen ermittelt werden. Die Einführung einer zusätzlichen Abgabe für Kfz-Haltende und / oder die Pkw-Nutzung in Karlsruhe, die ggf. auf ÖPNV-Tickets angerechnet wird, kann eine Verschiebung des Modal Splits zugunsten des ÖPNV bewirken. Flächendeckende Park & Ride-Angebote im Umland an Haltepunkten und Bahnhöfen können diesen Effekt zusätzlich verstärken.

Flächendeckend Tempo 30 in den Städten

Eine flächendeckende Temporeduzierung auf 30 km/h in Städten führt zu einem Attraktivitätsverlust des MIV und zeitgleich zu gleichmäßigerem Verkehrsfluss. Die Auswirkungen auf den straßengebundenen ÖPNV (Bus und Bahn) müssen jedoch im Einzelfall bewertet werden, da längere Fahrzeiten die Attraktivität verringern und den Bedarf an zusätzlichen Fahrzeugen erzeugen können.

Umwandlung von Kfz-Fahrspuren zu Gunsten des Umweltverbundes

Die Umnutzung von Kfz-Fahrspuren oder straßenbegleitenden Parkständen zugunsten des straßengebundenen ÖPNV und der aktiven Mobilität (Rad- und Fußgängerverkehr) erzielt neben bzw. in Kombination mit der aktiven Parkraumbewirtschaftung den größten Nutzen zur Stärkung des Umweltverbundes

in bestehenden Stadtquartieren. Das Karlsruher Programm für Aktive Mobilität „Weiterentwicklung des 20-Punkte-Programms zur Förderung des Radverkehrs und Ergänzung um Aspekte für den Fußverkehr“ sieht ebenfalls vor, diese Maßnahmen künftig bei allen Straßenbaumaßnahmen zu berücksichtigen. Im Stadtgebiet Karlsruhe sind bereits einzelne Maßnahmen umgesetzt, weitere sind aufgrund der positiven Resonanz zu prüfen und zu ergänzen. Eine Verkehrsverlagerung kann somit begünstigt werden.

Konsequente Bevorrechtigung des ÖPNV an signalisierten Knotenpunkten

Die Bevorrechtigung des ÖPNV ist eine zwingende Forderung zur Attraktivitätssteigerung – in der Stadt Karlsruhe wird dies bereits weitestgehend umgesetzt. Die signaltechnische Steuerung ist so zu gestalten, dass Knotenpunkte rechtzeitig für heranfahrende Busse und Bahnen freigehalten und die Konfliktstellen schnell geräumt werden können. Folglich werden auch die Sperrzeiten für Fußgänger und Radverkehr durch die schnelle Räumung der Knotenpunkte durch den ÖPNV reduziert.

ÖPNV-zentrierte Siedlungsentwicklung – Neudefinition des Erschließungsbegriffs

Bei Siedlungserweiterungen in Form von Wohn-, Gewerbe- oder Industriegebieten ist eine zentrale ÖPNV-Erschließung rechtlich zu verankern und bereits bei der strategischen Raumentwicklungsplanung in den entsprechenden Plänen und Programmen verbindlich zu berücksichtigen. Nur mit einer rechtzeitigen Umsetzung bis zum Erstbezug der Fläche kann von Beginn an eine konkurrenzfähige und attraktive Alternative zum MIV angeboten werden und gleichzeitig der enorme Flächenbedarf des ruhenden Verkehrs reduziert werden.

Diese Forderung lässt sich von der Personenbeförderung analog auf den Gütertransport übertragen.

6 Fazit: Umsetzungsbestrebungen zielgerichtet bündeln

Die Sicherung sowie Weiterentwicklung des bisherigen ÖPNV-Angebotes im Verbundgebiet des KVV und damit die Erreichung des politischen Zieles der Nachfrageverdoppelung bis 2030 erfordert die Beseitigung der städtischen Infrastrukturengpässe und eine aktivere Herangehensweise zum Netzausbau in der Stadt und in der Region. Die Stärkung und deutliche Verkehrsverlagerung zugunsten des ÖPNV kann nur in Kombination mit einer aktiven Förderung weiterer umweltfreundlicher Verkehrsträger und gleichzeitiger Einschränkung des Kfz-Verkehrs erreicht werden (vgl. Kap. 5).

Von der Projektidee bis zur Realisierung der beschriebenen Maßnahmen können mehrere Jahre – bei umfangreichen oder kontrovers diskutierten Projekten sogar Jahrzehnte – vergehen. Der erste Schritt, die Beschreibung der Projektidee, ist mit diesem Papier für die genannten Maßnahmen erfolgt, bei Bedarf sind neben den beschriebenen Trassenvarianten weitere Ideen zu prüfen. Im nächsten Schritt ist jeweils die technische Machbarkeit nachzuweisen und es sind die Potentiale zu untersuchen. Die Realisierung einer Maßnahme ist für Kommunen i. d. R. nur dann möglich, wenn der Bund und / oder das jeweilige Bundesland die Maßnahmen finanziell fördern. Zur Beantragung dieser Zuwendungen nach GVFG ist der volkswirtschaftliche Nutzen der Maßnahme nachzuweisen. Hierfür bedarf es einer belastbaren standardisierten Bewertung basierend auf der Kostenberechnung der Entwurfsplanung. Zeitgleich ist neben der Finanzierbarkeit auch die Rechtssicherheit als Voraussetzung herzustellen. Für Straßenbahn- und Eisenbahnbetriebsanlagen erfolgt dies im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens. Die Bauausführung mit abschließender Inbetriebnahme kann darauf aufbauend erfolgen.

Der definierte Zielhorizont zur Verdoppelung der Nachfrage im ÖPNV bis zum Jahr 2030 scheint noch weit entfernt. Aufgrund der langen Planungs- und Realisierungszeiträume ist die geforderte aktivere Herangehensweise zur Umsetzung des Netzausbaus und der gebotenen begleitenden Maßnahmen jedoch sofort nötig. Die oben stehenden Schritte zur Realisierung sind sehr zeit- und insbesondere bei den Vorhabenträgern sehr personalintensiv, zusätzlich setzt die Umsetzung die Zustimmung und Mitwirkung der betroffenen Träger öffentlicher Belange und insbesondere den politischen Willen voraus. Für die nötige Akzeptanz in der Bürgerschaft ist außerdem eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit erforderlich. Somit ist es jetzt geboten, die vorhandenen personellen Energien und monetären Aufwendungen zielgerichtet zu bündeln und an den entscheidenden Stellen zu ergänzen. Nur dann kann gemeinsam die verkehrliche und infrastrukturelle Entwicklung im Sinne eines nachhaltigen Ausbaus des ÖPNV, SPNV und WPNV in Stadt und Region mit Entschlossenheit und rechtzeitig vorangetrieben werden.

VBK Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH

AVG Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH

KVV Karlsruher Verkehrsverbund GmbH

Tullastraße 71, 76131 Karlsruhe, Telefon +49 721 6107-5885
www.vbk.info, www.avg.info, www.kvv.de

