



ANFRAGE	Vorlage Nr.:	2020/0202
GRÜNE-Gemeinderatsfraktion		
Kapazitäten des Karlsruher Straßenbahnnetzes		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	24.03.2020	51	x	

1. Welche Auswirkungen hätte ein 5-Minuten-Takt (statt aktuell 10-Minuten-Takt) der Straßenbahnlinien und der Stadtbahnlinien S1 und S2 in der morgendlichen und abendlichen Hauptverkehrszeit im geplanten Netz nach Inbetriebnahme der Kombilösung?
 - a. Welchen Personalbedarf hätte dies zur Folge?
 - b. Wie viele Fahrzeuge müssten zusätzlich beschafft werden?
 - c. Welche finanziellen Auswirkungen ergeben sich dadurch?
2. Wäre die mit der Inbetriebnahme der Kombilösung vorhandene Infrastruktur ausreichend?
3. Wäre die mit der Inbetriebnahme der Kombilösung vorhandene Infrastruktur ausreichend, wenn die Linien beispielsweise alternierend durch die Innenstadt und an den Hauptbahnhof geführt werden würden?
4. Welcher Netzausbau wäre notwendig, um die Verkehre in der Hauptverkehrszeit im 5-Minuten-Takt durch die Innenstadt zu führen?
5. Welche Netzausbauten wären notwendig, um alle Wohngebiete in Karlsruhe so anzubinden, dass diese vollständig in einem Haltestelleneinzugsbereich von maximal 400m (Luftlinie) zur nächsten Straßenbahnhaltestelle liegen?
 - a. Durch welche Maßnahmen des Busverkehrs könnte dies kurzfristig und damit übergangsweise erreicht werden?
 - b. Können Quartiersbusse für Stadtteile mit einer derzeit schlechten Anbindung eine Nachfragesteigerung beim öffentlichen Verkehr bewirken.

Sachverhalt / Begründung:

Es ist das Ziel der Landesregierung, die Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bus und Bahn bis 2030 zu verdoppeln. Die Karlsruher Straßenbahnen sind gerade in der Hauptverkehrszeit, aber auch teilweise im Freizeitverkehr am Abend und Wochenende so weit ausgelastet, dass kaum Kapazitätssteigerungen möglich sind. Da auch viele Fahrten bereits in Doppeltraktion durchgeführt werden und nicht alle Haltestellen eine ausreichende Länge für Doppeltraktion haben, ist eine höhere Taktichte eine Möglichkeit, um in der Hauptverkehrszeit eine signifikante Kapazitätssteigerung zu erzielen. In der Neben- und Schwachverkehrszeit sind für eine Verdopplung der Personenfahrten voraussichtlich keine oder nur geringe Kapazitätssteigerungen notwendig, die schon durch Mehrfachtraktion aufgefangen werden können.

Es ist kaum möglich, alle erdenklichen Infrastrukturprojekte gleichzeitig zu finanzieren und zu planen, daher sind Interimslösungen durch Busverkehre sinnvoll. Insbesondere in Gebieten, in denen der motorisierte Individualverkehr eingeschränkt wird, sollte neben verbesserten Bedingungen z.B. für den Radverkehr auch direkt das Angebot durch Bus und Bahn ausgeweitet werden.

Da der Busverkehr grundsätzlich als unattraktiver wahrgenommen wird und auch meist längere Reisezeiten hat, sollte hier eine kürzere Distanz zu den Haltestellen angestrebt werden als die 400m (Luftlinie) für Straßenbahnen. Grundsätzlich sollten die „Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) als Mindestmaßgabe angenommen werden.

Unterzeichnet von:
Aljoscha Löffler
Johannes Honné
Verena Anlauf