

Stellungnahme zum Antrag

AfD-Gemeinderatsfraktion

Vorlage Nr.: **2022/0730**

Verantwortlich: **Dez. 1**

Dienststelle: **VBK**

Die Verkehrsbetriebe an der Haushaltskonsolidierung mit beteiligen

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Hauptausschuss	20.09.2022	2	x	

Kurzfassung

Seitens der AfD wurden in diesem Jahr Einsparungsvorschläge durch ein geändertes Liniennetz bei den VBK eingereicht. Dies hat die Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH sowohl verkehrlich wie auch finanziell bewertet und ausführlich Stellung genommen. Der am 28.06.2022 eingereichte Antrag der AfD-Fraktion bezieht sich auf diese Vorschläge. Auszüge aus dem Schreiben der Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH vom 21.04.2022 finden sich unter den „Ergänzenden Erläuterungen“.

Die Vorschläge führen zu einer deutlichen Netzqualitätsreduzierung und damit zu einer Angebotsveränderung, welche von den Fahrgästen spürbar negativ wahrgenommen werden würde. Nur mit einem leistungsstarken und attraktiven Angebot können die Fahrgäste zurückgewonnen und weitere Fahrgäste hinzugewonnen werden und so auch die gesteckten Klimaziele der Stadt Karlsruhe erreicht werden.

Um Ihren Beitrag zur Haushaltskonsolidierung zu erreichen, haben die Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH ein Einsparprogramm aufgelegt um am Ende der mittelfristigen Finanzplanung bis zu 10 Mio. € einzusparen. Hierbei findet ein intensiver inhaltlicher Austausch zu den unterschiedlichsten Punkten zwischen Stadt und Unternehmen statt, um die vereinbarten Einsparziele zu erreichen.

Sollten diese Einsparziele nicht erreicht werden können, wird die Geschäftsführung der Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH dem Aufsichtsrat weitere Vorschläge zur Konsolidierung der Mittelfrist Planungen vorlegen.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten:	Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag:
Finanzierung <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	Gegenfinanzierung durch <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.
CO ₂ -Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> positiv <input type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/> geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Korridor Thema:
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> durchgeführt am
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> abgestimmt mit

Ergänzende Erläuterungen

Das durch die Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH dem Aufsichtsrat der VBK (mit anschließender Beschlussfassung) und am Donnerstag, 12. März 2020, im Südwerk Karlsruhe vorgestellte Liniennetz wurde über einen langen Zeitraum und mit umfangreichen Expertenwissen (Zuse-Institut Berlin, PTV Transport Consult, TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH) erarbeitet. Hierbei wurden auf Basis vorhandenen Quelle-Ziel-Befragungen, aktuellen Fahrgastzahlen und einer Fortschreibung der Einwohnerzahl von Karlsruhe verschiedenen Liniennetze mit Hilfe von Optimierungsprogrammen erarbeitet und bewertet. Hieraus entstand das vorgelegte Liniennetzkonzept.

Zusätzlich wurden folgende Netz-Qualitätsanforderungen von Seiten der VBK eingebracht:
Weiterhin 10-Minuten-Takt für alle Stadtteillinien (keine Überlagerung von zwei 20-Minuten-Takt-Linien in den Stadtteilen mit unterschiedlichen Fahrwegen in der Innenstadt).
Aufhebung der Takt-Einkürzungen bei den Linien 4 (Europäische Schule) und 5 (Sommerferien).
Jeweils mindestens eine Direktverbindung zum Hauptbahnhof auf den Achsen Karlstraße, Ettlinger Straße und Rüppurrer Straße.
Aus den Strukturdaten und den betriebliche Randbedingungen wurden im Rahmen eines kombinatorischen Verfahrens mehr als 100.000 Varianten erstellt. Diese wurden auf Grund der extrem hohen Anzahl nicht manuell ausgewertet, sondern wurden über mathematische Verfahren bewertet. Für die wesentlichen Ergebnisse wurde die Umsteigehäufigkeit, mittlere empfundene Reisezeit und Kosten betrachtet.

Hieraus entstand das vorgelegte Netz „ZIB/VBK Qualität“. Dieses Netz weist einen sehr hohen Nutzen für Kunden auf (Reisezeit, etc.), kann aber trotz Einhaltung aller Qualitätsvorgaben deutlich kostengünstiger als andere Planungsvarianten betrieben werden kann. Dies gilt sowohl für andere Netzvarianten der Optimierungsrechnung als auch für alle in früheren Planungsstadien händisch ausgearbeitete Liniennetzkonzepte.

Nachfolgend möchten wir zu den einzelnen Punkten von Ihnen Stellung nehmen.

Linie 5: Bei dieser Linie handelt es sich sicher nicht um die Linie mit den höchsten Fahrgastzahlen unter den VBK-Linien, da diese Linie nicht über die eigentlichen Stammstrecken fährt und damit auch nicht die aufkommensstärksten Haltestellen (z.B. Europaplatz, Marktplatz, Durlacher Tor, Hauptbahnhof, etc.) bedient. Zusätzlich fährt sie an den Liniendenen auch nicht in ein Stadtteilzentrum außerhalb der Innenstadt. Diese Streckenführung ergab sich auch konsequenter Weise aus dem mathematischen Verfahren, da somit nicht die Problematik entstanden ist, dass periphere Stadtteile keine direkte Verbindung an den Innenstadtbereich oder Hauptbahnhof haben. Auch wird der Eindruck einer geringeren Nachfrage durch die pandemiebedingten Fahrgastzahlen leider im Moment zusätzlich verstärkt.

Linie 3 neu: Die Linienführung können wir nachvollziehen, jedoch werden die konkreten Forderungen aus den einzelnen Stadtteilen, die an uns herangetragen werden, hier nicht berücksichtigt. Dies sind u.a.: Anbindung von Rintheim an den Hauptfriedhof sowie das KIT und Anbindung von Daxlanden an den Europaplatz sowie die für die Schüler stark nachgefragte Anbindung an das Mühlburger Tor. Auch würde die vielfach geforderte Anbindung der westlichen Stadtteile an den Hauptbahnhof ersatzlos entfallen.

Linie 4 neu (Waldstadt): Damit würde die Waldstadt zwar wieder eine direkte Anbindung an den Hauptbahnhof erhalten, allerdings zu dem Preis, dass sie komplett den Einkaufsbereich der Innenstadt mit Ettlinger Tor und Europaplatz nicht mehr erreicht. Zudem wurde bei der Fahrplangestaltung bewusst darauf geachtet, dass die Waldstadt zwar mit einem Umstieg trotzdem den Hauptbahnhof schneller erreicht als im alten Liniennetz, als die Linie 4 aus der Waldstadt den Hauptbahnhof über den Europaplatz direkt verbunden hat.

Linie 4 neu (Heide): Die Nordstadt ist zurzeit der Stadtteil mit dem höchsten Entwicklungspotential und wird damit die Fahrgastzahlen der Oberreuter Strecke in den nächsten Jahren übertreffen. Deshalb wurde die neue Linie 1 bewusst in die Heide geführt, da wir auf der Linie 4 wegen dem fehlenden

zugverbandlichen Ausbau der Haltestellen in der Waldstadt und am Karl-Wilhelm-Platz (dieser wäre ansonsten ausschließlich durch die Linie 4 bedient) keine Zugverbände einsetzen können.

Abschnitt Entenfang – Rheinhafen: Hier haben wir einen leistungsstarken Gleiskörper, auf dem die Bahnen unabhängig vom restlichen MIV unterwegs sind und somit besonders in den Hauptverkehrszeiten die Verbindung schnell und zuverlässig gewährleisten. Es dürfte bekannt sein, wie sich der Verkehr in diesen Zeiträumen staut, der Ersatz der Bahnverbindung durch Busverkehr wäre damit eine erhebliche Qualitätsverschlechterung. Zudem erfolgt über die Tram-Linie auch die Anbindung des Betriebshofs West und wird auch stark durch unsere Mitarbeitenden nachgefragt.

Anbindung Rheinhafen Nord: Eine Anbindung des Rheinhafengebiets Nord in Verlängerung der Linie 60 würde auch den Einsatz von zwei zusätzlichen Bussen bedeuten, um hier einen stabilen Fahrplan zu gewährleisten, der die gleiche Abdeckung wie das heutige ALT 64 hat.

Ein- und Ausfahrten: Bereits heute sind alle Ein- und Ausfahrten der Bahnen in oder aus dem Betriebshof West bis oder ab der Haltestelle Rheinhafen veröffentlicht. Jedoch liegen diese zeitlich in den nachfrageschwächsten Zeitabschnitten des Tages und haben damit keine Erschließungsfunktion. Zudem sind diese auch auf sehr wenige Tagesstunden gebündelt.

Betriebszeiten Bus Linie 60 und ALT 64: Die Betriebszeiten der Buslinie 60 sollten bei einer möglichen Rheinhafenanbindung Montag bis Freitag im Zeitfenster von 5:30 Uhr bis 20:00 durchgängig mit einem Standardlinienbus erfolgen. Ein Angebotswechsel zwischen Bus und Anrufliniientaxi (ALT) im laufenden Betriebstag ist für die Kunden nicht nur schwer merkbar sondern auch unattraktiv.

Ost- und West-Ast der Linie 3: Die alternative Linienführung der Linie 3 als Schleifenlinie würde aus unserer Sicht keinen Vorteil gegenüber der Direktverbindung darstellen, da sie weder die Südstadt noch die Süd-West-Stadt an die Hauptachse in der Kaiserstraße anbindet. Die Stadtteile Rintheim und Daxlanden ziehen auch keinen Vorteil daraus, dass diese Version der Linie 3 zusätzlich den Hauptbahnhof erschließt, da diese Anbindung sehr umwegig und zeitintensiv ist.

Pendel Rheinhafen – Entenfang: Die Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH verfügt über keine Zwei-Richtungsfahrzeuge und die Albtalverkehrsgesellschaft GmbH hat mit Umsetzung des Netz 7A keine überzähligen Fahrzeuge, welche sie an die Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH abgeben könnten. Zudem ist ein Umsetzen am Entenfang zwar technisch, allerdings bedingt durch die dichte Zugfolge im Streckenabschnitt Entenfang – Philippstraße nicht betriebssicher möglich. Hierfür fehlt sowohl eine signaltechnische Absicherung der Wendefahrt, zudem ist der Gleiswechsel nicht mit elektrisch stellbaren Weichen ausgerüstet, so dass bei jeder Umsetzfahrt diese von Hand durch das Fahrpersonal umgestellt werden müsste.

Buslinie 71: Die Verlängerung dieser Buslinie ab Neureut zum Durlacher Tor ist erst wenige Wochen in Betrieb. Auch vor dem Hintergrund der Pandemie und den wenigen Präsenzveranstaltungen im KIT sind hier zurzeit die Fahrgastzahlen noch unter dem erwarteten Niveau. Grundsätzlich sollte die Entwicklung über mindestens zwei Jahre betrachtet werden. Erst nach dieser Zeitspanne ist eine realistische Einschätzung möglich.

Justieren Fahrzeiten: Die Ausrichtung der Fahrzeiten ausschließlich auf das Mühlburger Tor kann in dieser Form nicht durchgeführt werden, da sich die Fahrtenplanung immer in einem Gesamtnetz entwickelt und eine Vielzahl von gegenseitigen Abhängigkeiten hat. Diese sind u.a. günstige Abwicklung des unterirdischen Gleisdreiecks am Marktplatz, die Anbindung der Zwei-System-Linien an die DB-Strecken, die gleichmäßige Vertaktung aus Streckenabschnitten mit mehr als einer Linie, etc.. Dennoch wurde am Mühlburger Tor (im Bewusstsein, dass es sich hier um einen neuralgischen Knoten handelt) im Rahmen der verbleibenden restlichen Planungsfreiheitsgrade darauf geachtet, dass die Fahrplantrassen weitest möglich entzerrt sind.

Zusatzfahrten S1: Eine oberirdische Führung dieser Fahrten über die Karlstraße führt zu keiner Entlastung am Mühlburger Tor sondern reduziert lediglich die Anzahl der Fahrten im Stadtbahntunnel. Allerdings sehen wir hierfür keine Notwendigkeit, da es keine Überlastung im Tunnel gibt und deren Anzahl mit 8 Fahrten am Tag auch nicht ins Gewicht fallen. Zudem wurden alle Verstärkerfahrten auf der Linie S11 (Fahrten von und nach Ittersbach) in die neue Linie S12 überführt mit der bekannten Führung über die Karlstraße und nicht durch den Stadtbahntunnel. Dies sind insgesamt 10 Fahrten an Schultagen und damit wurden bereits mehr als 50 % aus dem Tunnel herausgenommen.

S52: Diese Linie kommt auf täglich maximal 20 Fahrtbewegungen. Am Gleisdreieck Albtalbahnhof gibt es jedoch an einem Schultag derzeit 912 planmäßige Fahrten. Somit fällt ein Wegfall von Linie S52 ab Dezember 2022 nicht relevant in das Gewicht. Zudem würde eine Umlegung der wenigen Zusatzfahrten der Linie S1 über die Karlstraße keine Entlastung für das Gleisdreieck Albtalbahnhof bedeuten.

Freigesetzte Fahrzeuge durch den Entfall der Linie S52: Die freigesetzten Zwei-System-Fahrzeuge sind Fahrzeuge der Albtalverkehrsgesellschaft GmbH und im Rahmen des neuen Verkehrsvertrags bereits für Kapazitätserhöhungen verplant und beauftragt.

Verstärkerfahrten Tivoli – Kaiserplatz bzw. eingekürzt Hauptbahnhof – Europaplatz: Diese Fahrten werden bereits heute angeboten, so dass keine Bedarf für eine zusätzliche Umschichtung von Fahrzeugen aus anderen Betriebsbereichen besteht.

Gleiswechsel Europaplatz: Zudem gelten für den Bereich Europaplatz die gleichen Aussagen wie weiter oben für den Bereich Entenfang bereits geschildert.

Einsatz alter Stadtbahnwagen: Diese werden derzeit verschrottet. Hiervon ausgenommen sind lediglich zwei Fahrzeuge (ein Sechssachser und ein Achtsachser), welche dem historischen Fuhrpark zugeführt werden.

Kosteneinsparung: Seitens der Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH wurde eine Überschlagsrechnung zur groben Schätzung vorgenommen. Hierbei wird von sieben Umläufen im 10-Minuten-Takt und von 4 Umläufen im 20-Minuten-Takt ausgegangen. Bei einem Kostensatz von 120 € je Betriebsstunde ergeben sich so jährliche Einsparungen von ca. 4.600.000 €. Dagegen stehen jedoch die Kosten für den Buseinsatz auf der Linie 60 und eine Angebotsausweitung des ALT 64 ab 20:00 Uhr sowie samstags und sonntags in Höhe von ca. 800.000 €.

Die der Einsparung gegenüber stehenden Fahrgeldverlusten können nur mit einem entsprechend detailliert durchgeführten Prognosemodell durch ein Planungsbüro bestimmt werden, da die Angebotsveränderungen sehr kleinteilig und damit im Hinblick auf die Kundenreaktionen schwer abschätzbar sind. Nach einer groben Abschätzung der VBK besteht das Risiko eines Fahrgeldrückgangs von bis zu 1.000.000 Euro, woraus sich eine jährliche Gesamtersparnis von ca. 2.800.000 € ergeben würde. Im Gegenzug wäre eine spürbare Angebotsreduktion festzustellen.

Da die Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH bereits ein erstes mit der Stadtverwaltung abgestimmtes Einsparprogramm aufgelegt hat, sollte die weitere Entwicklung (nächster DHH 26/27) abgewartet werden, um dann ggfs. nachzujustieren.