

Sitzungsvorlage		VA/60/2019	
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) - Sachstandsbericht - Beauftragung Mobilitäts- und Infrastrukturkonzeptes für den Landkreis Karlsruhe - Antrag der SPD-Kreistagsfraktion			
TOP	Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus
2	Verwaltungsausschuss	24.10.2019	öffentlich

3 Anlagen	1. Schreiben an Herrn Ministerialdirektor Dr. Lahl 2. Pressemitteilung Verkehrsministerium zur Entschädigung von Fahrgästen von Abellio 3. Antrag der SPD-Kreistagsfraktion
------------------	---

Beschlussvorschlag

Der Verwaltungsausschuss

1. nimmt den aktuellen Sachstand zur Kenntnis.
2. begrüßt das Vorgehen der Verwaltung, die Voraussetzungen einer möglichen Reaktivierung der Schienenstrecken Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz und Graben-Neudorf – Hochstetten durch eigene, gemeinsam mit der AVG beauftragte Untersuchungen zu konkretisieren, um damit die örtlichen Potentiale aufzuzeigen und durch eigenständigen Einfluss auf das weitere Vorgehen des Landes Baden-Württemberg zu bekommen. Er beauftragt die Verwaltung, diese Ergebnisse bis spätestens Mai 2020 vorzulegen.
3. bekräftigt die bisherige Beschlussfassungen zur Einschleifung der S31/S32 sowie zur Kapazitätserweiterung auf der S4 und beauftragt die Verwaltung regelmäßig über die weitere Entwicklung zu berichten.
4. unterstützt die Überlegungen der Landkreisverwaltung, eine neue Standardisierte Bewertung für die Verlängerung der S2 von Spöck in Richtung Bruchsal sowie der S11 von Ittersbach nach Straubenhardt dann zu prüfen, wenn die Voraussetzungen für die vorgeschriebene Standardisierte Bewertung im Sinne der Nachhaltigkeit geändert wurden.

5. unterstützt die Bestrebungen von den Anliegerkommunen und der Landkreisverwaltung gegenüber dem Land Baden-Württemberg, das Angebot auf der Teilstrecke von Mühlacker über Bretten nach Bruchsal (RB 17c und RE 17b) zu stabilisieren und fordert das Land Baden-Württemberg auf, die notwendigen Verbesserungen umgehend einzuleiten.
 6. verweist die Überlegungen zur Entwicklung eines neuen einfacheren Tarifsystems mit einem 365 € Jahresticket in den dafür zuständigen Aufsichtsrat des KVV.
 7. beauftragt Modus Consult aus Karlsruhe mit der Erstellung des Mobilitäts- und Infrastrukturkonzeptes für den Landkreis Karlsruhe.
-

I. Sachverhalt

Der ÖPNV wird auch in der aktuellen Wahlperiode des Kreistages ein Schwerpunkt der Arbeit bilden. Die Landkreisverwaltung hat deshalb die wichtigsten Bereiche, in denen Entscheidungen anstehen bzw. schon angestoßen wurden, in der Vorlage zusammengefasst. Zudem hat die SPD-Fraktion mit Datum vom 22.09.2019 einen Antrag zur Zukunft des ÖPNV im Landkreis Karlsruhe gestellt und hierin die Einberufung eines „runden Tisches“ gefordert, in dem alle brisanten Themen mit allen Akteuren zusammengeführt und für die Gremienarbeit vorbereitet werden sollen. Der Antrag ist in der Anlage 3 beigelegt.

1. Schienenverkehre

1.1 Reaktivierung von Schienenstrecken sowie weitere mögliche Streckenerweiterungen

Das Land Baden-Württemberg will in den kommenden Jahren das Angebot im öffentlichen Nahverkehr deutlich steigern. Dazu gehört auch die **Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken**. Das Land gab bereits 2018 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag.

Demnach kämen 41 Strecken für eine Reaktivierung grundsätzlich in Frage. Bis Ende 2020 sollen diese nun auf ihr Fahrgastpotenzial untersucht und mit einem volkswirtschaftlichen Bewertungsverfahren die erforderlichen Investitionen geprüft werden. Am Ende werden voraussichtlich 15 Strecken übrigbleiben.

Im Rahmen der Reaktivierung der Bahnstrecken werden aktuell folgende Strecken mit Bezug zum Landkreis Karlsruhe diskutiert:

- Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz
- Graben-Neudorf – Hochstetten
- Karlsruhe-Neureut – Karlsruhe-Mühlburg
- Lauffen (Neckar) – Zaberfeld-Leonbronn („Zabergäubahn“)

Die Strecken wurden in der Verwaltungsausschusssitzung vom 04.07.2019 öffentlich behandelt. Die Verwaltung wurde beauftragt, die Reaktivierung stillgelegter Trassen sowie weitere Streckenerweiterungen aufzubereiten und als Grundlage für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans aufzunehmen.

Grundsätzlich ist das Thema vom Land als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr zu bearbeiten, die Landkreisverwaltung unterstützt das Land jedoch mit dem vor Ort vorhandenem Wissen zu den lokalen Gegebenheiten, um die Projekte zur Reaktivierung der Schienenstrecken im Landkreis voranzutreiben. Sowohl vor, als auch nach der Sommerpause fanden daher bereits Gespräche mit der Geschäftsleitung der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) hierzu statt. Für jede einzelne Strecke wurde der aktuelle Sachstand sowie das weitere Vorgehen abgestimmt.

Die als am erfolgversprechendsten ausgemachten Strecken im Landkreis sind die Verlängerung der S1/S11 von Linkenheim-Hochstetten nach Graben-Neudorf sowie die Verbindung Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz.

Anfang Oktober fand ein runder Tisch mit allen potentiell betroffenen Städte und Gemeinden, den Fachexperten von AVG und PTV sowie der Landkreisverwaltung statt.

AVG und Landkreis haben die PTV beauftragt, die Potentiale dieser Erweiterungen aufzuarbeiten. Mit den ersten Ergebnissen wird Ende Februar / Anfang März 2020 gerechnet. Die nächste Abstimmungsrunde ist bereits auf den 18.03.2020 terminiert. Vorgesehen ist, nach einer Abstimmung unter aller Beteiligten, dem Verkehrsministerium die konkreten Resultate vor der Sommerpause zukommen zu lassen, um diese noch in die Untersuchungen des Landes einfließen lassen zu können.

1.2 Weitere mögliche Streckenerweiterungen

Über die Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken hinaus, gibt es auch weitere denkbare Trassenerweiterungen im Landkreis. Im Verwaltungsausschuss am 04.07.2019 wurden folgende **weitere mögliche Streckenerweiterungen** vorgestellt:

- Einschleifung der BMO-Bahn (S31/S32) in die Karlsruher Innenstadt
- S4 Karlsruhe – Bretten – Heilbronn (Kapazitätserweiterung)
- S2 Rheinstetten – Karlsruhe – Spöck (weiter über Karlsdorf-Neuthard nach Bruchsal)
- Verlängerung der S11 von Ittersbach nach Straubenhardt
- Verbindung Karlsruhe Hauptbahnhof zur Neuen Messe

Hinsichtlich der **Einschleifung der BMO-Bahn** (Bruchsal – Menzingen/Odenheim, S31/S32) in die Karlsruher Innenstadt liegt mittlerweile das Ergebnis der Untersuchung der Deutschen Bahn zur Kreuzungssituation auf der Strecke Bruchsal – Karlsruhe vor: Einer höhengleichen Ausschleifung der AVG-Linien südlich des Bahnhofs Durlach steht aus eisenbahnbetriebswissenschaftlicher Sicht nichts entgegen. Somit ist der Bau einer Brücke oder einer Unterführung, der mit hohen Kosten verbunden gewesen wäre, nicht erforderlich.

Nun befindet sich die AVG mit der DB und der Stadt Karlsruhe in Abstimmung zur erforderlichen Planung und baulichen Umsetzung des Vorhabens auf den DB-Gleisen bzw. in der Stadt. Verkehrlich geplant ist, dass zukünftig zwei Bahnen in der Stunde in die Karlsruher Innenstadt fahren. Dafür werden die auf der gleichen Strecke verkehrenden und weiterhin den Karlsruher Hauptbahnhof anfahrenden roten Bahnen der S3 öfter an Unterwegshalten wie z.B. Weingarten halten, sodass es hier mehr Fahrtrmöglichkeiten (bspw. auch in den Rhein-Neckar Raum) gibt.

Auf der **Strecke der S4** zwischen Karlsruhe und Bretten befinden sich bisher mehrere eingleisige Abschnitte, die den Betriebsablauf erheblich einschränken. Bereits in der Kreistagssitzung am 09.05.2019 wurde daher eine Untersuchung mit dem Ziel der Verbesserung der Betriebsqualität und der Steigerung der Kapazitäten (4. Zug in der Stunde) auf der S4 beauftragt. Der entsprechende Vertrag mit der AVG zur Planung der HOAI Leistungsphasen 1 und 2 wurde am 29.07.2019 unterzeichnet. Der Planungsauftrag ist nun in der Umsetzung, erste Ergebnisse sollen 2020 vorliegen. Vorgesehen ist, Ende 2021/Anfang 2022 in die Planfeststellung zu gehen.

Mit der Albtal-Verkehrsgesellschaft als Infrastrukturbetreiber der **S2** wurde auch die **Weiterführung** über Karlsdorf-Neuthard nach Bruchsal sowie alternative Streckenführungen besprochen. Eine Weiterführung der S2 wurde bereits mehrfach, zuletzt im Jahr 2012, untersucht. Damals ergab das Ergebnis der Standardisierten Bewertung, einem Verfahren zur gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Untersuchung von Nahverkehrsprojekten, dass eine Förderung für das Vorhaben nicht möglich ist. Eine erneute Untersuchung der Strecke auf Basis der aktuellen Förderbedingungen würde – nach fachlicher Einschätzung der AVG – zu keinem anderen Ergebnis führen, unabhängig davon, ob die Strecke auf direktem Wege nach Bruchsal oder alternativ über Staffort und Büchenau geführt wird. Da es derzeit Bestrebungen gibt, das Standardisierte Bewertungsverfahren zu überarbeiten und zukünftig weitere Kriterien, wie bspw. Umweltaspekte, zu berücksichtigen, besteht jedoch die Hoffnung, dass das Ergebnis bei der S2 anschließend positiv ausfallen könnte. Die Landkreisverwaltung bleibt diesbezüglich im Kontakt mit allen Beteiligten und geht die nächsten Schritte an, sobald die konkreten neuen Rahmenbedingungen bekannt sind.

Gleiches gilt für die in der Vergangenheit öfters angestellten Überlegungen, die **Stadtbahnstrecke S11 über die Kreisgrenze hinaus nach Straubenhardt** zu verlängern. Auch hier könnte eine erneute Prüfung nach Modifizierung der standardisierten Bewertung ins Auge gefasst werden.

Bei der **Verbindung Karlsruhe Hauptbahnhof zur Neuen Messe** gibt es keinen neuen Sachstand, aber auch hier müssen die aktuellen Entwicklungen abgewartet werden.

Zu den oben genannten Sachverhalten wurde Herr Ministerialdirektor Lahl angeschrieben, um ihn ebenfalls zu informieren sowie um Unterstützung bei der Überarbeitung der Kriterien der Standardisierten Bewertung zu bitten (siehe Anlage 1).

Nach aktuellsten Informationen des Verkehrsministeriums sollen die Förderbedingungen für den Nahverkehr deutlich verbessert. Die Mittel des Bundes-GVFG (Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden) würden deutlich aufgestockt und auch die Grenze zur Erlangung der Förderung (derzeit mindestens 50 Mio. € zuwendungsfähige Kosten) herabgesetzt. Darüber hinaus würde die Standardisierte Bewertung für Nahverkehrsprojekte so umgestaltet werden, dass sinnvolle Projekte des Klimaschutzes wieder mehr Möglichkeiten zur Verwirklichung erfahren.

1.3 Verkehrserbringung durch Abellio

Als Schienenpersonennahverkehr (SPNV) werden in Deutschland die Verkehrsleistungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr bezeichnet. Der Begriff umfasst die Zuggattungen Interregio-Express, Regional-Express, Regionalbahn und S-Bahn. Diese Züge werden auch als Züge des Nahverkehrs bezeichnet.

Der SPNV in Baden-Württemberg wird grundsätzlich durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg organisiert und verwaltet (ausgenommen sind hiervon Strecken in der Verband Region Stuttgart sowie dem Landkreis Karlsruhe). Die Fahrplanung und Koordinierung der SPNV-Ausschreibungsverfahren obliegt zum Großteil der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW).

Das Land Baden-Württemberg schließt Verträge mit Eisenbahnverkehrsunternehmen und bestimmt damit, welche Strecken in welchem Takt und mit welchen Zugtypen bedient werden.

Der große Verkehrsvertrag des Landes mit der DB Regio AG, in dem die meisten Verkehrsleistungen im SPNV gebündelt wurden, ist im Jahr 2016 ausgelaufen. Das Land hat das Auslaufen des großen Verkehrsvertrags dazu genutzt, den Schienenpersonennahverkehr neu zu konzipieren und auch das Stuttgarter Netz (Netz 1) – aufgeteilt in drei Lose – im Herbst 2014 ausgeschrieben. Im Mai 2016 wurde veröffentlicht, dass die zur niederländischen Abellio-Gruppe gehörende Abellio Rail Südwest GmbH (jetzt: **Abellio Rail Baden-Württemberg** GmbH) den Zuschlag für das Los 1 (Neckartal; unter anderem mit der Strecke Stuttgart – Bruchsal) und die **Go Ahead** Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH, die deutsche Tochter des britischen Unternehmens Go Ahead, den Zuschlag für die Lose 2 (Rems – Fils) und 3 (Franken – Enz) erhalten.

Die Übernahme der Stuttgarter Netze durch Abellio und GoAhead ist leider alles andere als reibungslos verlaufen. Da hiervon auch der Landkreis Karlsruhe betroffen ist, beobachtet die Landkreisverwaltung die Entwicklungen seit dem 09. Juni sehr genau und bekommt auch vermehrt Rückmeldungen von den Bürgermeistern an den Strecken wie auch direkt von den Fahrgästen.

Die Zuverlässigkeit des Angebots auf der Strecke von Mühlacker über Bretten nach Bruchsal hat seit der Übernahme durch Abellio stark eingebüßt. Nach anfänglichen Schwierigkeiten war es in den ersten beiden Wochen nach Einführung der neuen Bombardier-Triebwagen Mitte September besonders schlimm. Die Ausfälle und Verspätungen gehen nach Informationen des Landkreises allgemein auf Fahrzeugmangel, Fahrzeugstörungen und Personalknappheit zurück.

Um dem anfänglichen Problem der fehlenden Fahrzeuge entgegen zu steuern, hatte auch die AVG dem neuen Anbieter Abellio aushilfsweise Züge zur Verfügung gestellt. Abellio hat die Bahnen nun der AVG zurückgegeben, nachdem in der Anzahl genügend Neufahrzeuge zugelaufen waren. Die AVG konnte daher mit den neuen Fahrzeugen ab dem 7. Oktober die Kapazität für Fahrgäste auf den Stadtbahnlinien S4 und S5 von montags bis freitags deutlich ausweiten. Insbesondere in den Morgen- und späten Nachmittagsstunden, wenn das Fahrgastaufkommen im Berufs- und Schülerverkehr besonders hoch ist, verstärkt die AVG bestimmte Fahrten, die bisher in Einzeltraktion angeboten wurden, dauerhaft mit einem zusätzlichen Wagen.

Herr Landrat Dr. Schnaudigel hat am 30.07.2019 zu der Thematik auch den Verkehrsminister angeschrieben. Am 09.10.2019 kam es dann im Verkehrsministerium zu einem gemeinsamen Termin mit den Bürgermeistern an der Strecke sowie den Abgeordneten sowie dem Ministerium und Abellio.

Das Land plant laut einer Pressemitteilung des Verkehrsministeriums die Fahrgäste von Abellio über die gesetzlich geregelte Fahrgastentschädigung im Eisenbahnbereich hinaus zu entschädigen. Details hierzu liegen aber noch nicht vor. Die Pressemitteilung des Verkehrsministeriums ist in der Anlage 2 beigefügt.

2. Tarif

2.1 Neues Tarifsysteem

Das KVV-Tarifsysteem besteht im Wesentlichen seit der Verbundgründung ohne Änderungen fort. Immer wieder kommt es in letzter Zeit jedoch zu Anfragen bzgl. einer punktuellen Anpassung des Wabenplanes (Anpassung des Wabenzuschnittes, Zusammenfassung von Waben etc.). Hintergrund ist oft das Gefühl einer objektiven oder subjektiven Ungerechtigkeit.

Die Einführung bzw. Änderung von Tarifen kann der Landkreis Karlsruhe nicht alleine beschließen. Hierfür ist der der KVV zuständig. Im Aufsichtsrat des KVV ist der Landkreis Karlsruhe mit fünf von 28 Sitzen vertreten. Ungeachtet dessen wurde der Verwaltungsausschuss des Landkreises bereits in der Sitzung vom 06.12.2018 über die Weiterentwicklung der Tarifverbände und der Tarifstruktur informiert.

Hierbei ging es vorrangig um eine zeitgemäße Fortentwicklung des Tarifes (Vereinfachung der Wabenstruktur, Größe, Grenze, etc.) sowie Verbundgrenzen überschreitenden Verkehren.

Die Verwaltung wurde aufgefordert, konkrete Vorschläge für eine Tarifreform vorzulegen. Der KVV und der Landkreis haben sich daraufhin intensiv mit der Thematik beschäftigt.

Um den Tarif für die Fahrgäste zu vereinfachen und unabhängig von der Wabenstruktur zu machen, wurde zusammen mit dem KVV bereits Ende letzten Jahres das Projekt „Home Zone“ angestoßen. Ziel ist, unkompliziert einen eigenen Bewegungsradius festzulegen, in welchem der Fahrgast beliebig oft mit Bus und Bahn unterwegs sein und den öffentlichen Nahverkehr zu einem attraktiven Preis nutzen kann.

Mit dem neuen Tarifmodell soll es insbesondere für Vielfahrer und Dauernutzer möglich sein, die berufliche und private Nutzung des ÖPNV-Angebots in der Region einfacher und komfortabler zu gestalten. In Zukunft soll es ausreichend sein, via Smartphone einmalig den persönlichen „Nahverkehrsradius“ (unabhängig von der Wabenstruktur) zu bestimmen. In diesem Gebiet sind dann für den gewählten Zeitraum unbegrenzt viele Fahrten möglich. Darüber hinausgehende Fahrten werden zum Entfernungstarif abgerechnet. Auch die Fahrten von Gelegenheitsnutzern, die keinen festen „Nahverkehrsradius“ wünschen, könnten gemäß Entfernungstarif abgerechnet werden. Somit wäre das Modell auch unabhängig von einem festgelegten Mobilitätsbereich für Gelegenheitsfahrer nutzbar.

Der KVV befindet sich darüber hinaus auch in Abstimmung mit anderen Verkehrsverbänden, in welcher Form sich das neue Tarifmodell in verbundübergreifenden Gebieten realisieren lässt. Mit dem neuen E-Tarifmodell soll den Kunden ein innovatives Tarifmodell angeboten werden, das perfekt auf die wachsenden Bedürfnisse nach einem einfachen, digitalen Zugang zum gesamten Mobilitätsangebot des KVV zugeschnitten ist. Es wird derzeit davon ausgegangen, dass im Frühjahr 2021 der neue Tarif zur Verfügung stehen wird.

Aktuell werden immer mehr Forderungen aufgestellt, den Nahverkehr zu einem sehr günstigen Preis (bspw. die 365-Euro-Karte) oder gar ganz kostenlos anzubieten. Die zur Substitution der Fahrgelderlöse aufzuwendenden Geldmitteln wären voraussichtlich enorm. Eine 365-Euro-Jahreskarte entspricht preislich ziemlich genau einem Drittel der KVV-4-Waben-Jahreskarte oder der KombiCard. Die Fahrgäste im KVV nutzen heute zu rd. 90 % Zeitkarten.

Die Tarifabsenkung würde für den Landkreis voraussichtlich rd. einen Punkt Kreisumlage als Gegenfinanzierung bedeuten. In der Diskussion wird hier oft auf das Beispiel der österreichischen Hauptstadt Wien verwiesen. Hierbei muss jedoch beachtet werden, dass in Wien durchaus mehr gemacht wurde, als lediglich der Preis eines Tickets zu reduzieren. Es wurden bspw. einerseits bereits viele Jahre zuvor hunderte Millionen Euro in eine Verbesserung des Nahverkehrsnetzes investiert, um eine sehr hohe Netz- und Taktdichte zu erreichen, aber andererseits auch strikte Restriktionen für den Individualverkehr (hohe Parkgebühren und Busgelder etc.) eingeführt. Die Stadt Wien bezahlt für ihren Nahverkehr in Summe rd. 300 Mio. € Defizit pro Jahr.

Gemäß der Einwohnerzahl heruntergerechnet würde dies für den Landkreis Karlsruhe ein zu finanzierendes Defizit in Höhe von 75 Mio. € pro Jahr bedeuten und somit zu einer mehr als Verdopplung des aktuellen Betriebskostenzuschusses (rd. 33,5 Mio. €) führen, zzgl. der Investitionskosten.

2.2. Geplante Tarifierhöhung im Dezember im KVV Gebiet

Aufgrund der derzeitigen Entwicklung im Nahverkehr – sowohl in der Vergangenheit wie auch unter Punkt 2.2 dargestellt – hat sich Landrat Dr. Schnaudigel frühzeitig gegen eine geplante Tarifierhöhung im Dezember 2019 im KVV-Gebiet ausgesprochen. Insbesondere, da die Fahrgäste im Verbund – aufgrund der schwierigen Betriebssituation mit Ausfällen und Verspätungen – häufig verärgert sind und ein Rückgang der Fahrgastzahlen zu befürchten ist. Für die Stammkunden mit Zeitkarten wäre eine weitere Preiserhöhung derzeit nur schwer verständlich, auch wenn die Personal- und Energiekosten weiter ansteigen. Im Zuge der derzeitigen Mobilitätswende wäre ein stabiler Preis ein positives Zeichen an die treuen Kunden des ÖPNV gewesen.

Aufgrund der vorhandenen Stimmanteile (der Landkreis Karlsruhe stellt nur fünf von 28 Aufsichtsräten) fand der Vorschlag im Aufsichtsrat des KVV leider keine Mehrheit. Die Tarifanpassung wird somit im Dezember mit Preismaßnahmen im Umfang von durchschnittlich 1,8 % erfolgen.

3. Mobilitäts- und Infrastrukturkonzept

Veränderte Rahmenbedingungen erfordern neue innovative Mobilitätskonzepte, die dem gesellschaftlichen Wertewandel, der demografischen Entwicklung, dem Klimawandel aber auch der Zunahme internationaler Verflechtungen Rechnung tragen. Im Zuge der Energieverknappung muss auch der öffentliche Personen- und Individualverkehr besser miteinander vernetzt werden und ressourcenschonende Fahrzeuge müssen zum Einsatz kommen.

Damit ist die Aufgabe für das intermodale Mobilitäts- und Infrastrukturkonzept für die Region Mittlerer Oberrhein umrissen. Es soll aufgezeigt werden, welche Grundvoraussetzungen bestehen, welche Angebotsbereiche bereits gut aufgestellt sind und welche ein Verbesserungs- bzw. sogar noch ein Konfliktpotenzial aufweisen. Für den Landkreis Rastatt und den Stadtkreis Baden-Baden ist dieses Konzept aktuell fertiggestellt worden. Die Landkreisverwaltung beabsichtigt dies in gleichem inhaltlichen Umfang zu erarbeiten. Im Nachgang könnte somit ein gemeinschaftliches Gesamtkonzept für die Region Mittlerer Oberrhein zusammengestellt werden.

Die Bearbeitung soll mit einem Steuerungskreis der Region abgestimmt und mit einzelnen Arbeitsgruppen in Workshops konkretisiert werden. Es sollen die Handlungsfelder für die nächsten 10 bis 15 Jahre in den Bereichen 'Infrastruktur', 'Mobilitätsangebote' und 'Mobilitätsmanagement' erarbeitet und mit Handlungsempfehlungen belegt werden.

Die Mobilitätsplanung für die Region soll dabei auf Basis vorhandener Konzepte (z.B. Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Karlsruhe) erarbeitet werden und keine konterkarierenden neuen Konzepte überlagern. Die Planung soll sich auf die vorhandenen Angebote auf allen Ebenen der Mobilität beziehen, die sich auf die individuellen Bedürfnisse von Personen (Fußgänger, Radfahrer, Motorradfahrer, Pkw-Fahrer und Mitfahrer, ÖPNV-Nutzer und Fluggäste bzw. Nutzer weitere Angebotsformen wie Carsharing etc.) beziehen oder allgemeine Bedürfnisse aus Handel und Wirtschaft (ebenfalls die schon genannten Angebote für die Mitarbeiter und darüber hinaus die Erreichbarkeit des Wirtschaftsverkehrs aus Leicht- und Schwerverkehr, Luftverkehr und Binnenschifffahrt).

Es sollen die beobachteten Verkehrsprobleme im Sinne eines Gesamtkonzeptes über alle Mobilitätsangebote gemindert werden. Für die Mobilitätsplanung wird verstärkt auch die Betrachtung der alternativen Verkehrsmittel und des städtebaulichen Umfelds durchgeführt und optional eine Wirkungsabschätzung vorgenommen, so dass eine Bewertung der Entwicklungsmöglichkeiten und eine Empfehlung zu den Handlungsfeldern mit konkreten Maßnahmenvorschlägen erreicht werden kann.

Aufgabe des Mobilitätskonzeptes ist es, die Struktur und Dimensionierung des künftigen Gesamtverkehrssystems im Sinne einer nachhaltigen – motorisierten und nichtmotorisierten – Mobilität zu erarbeiten.

Dazu ist eine wertorientierte Planung erforderlich, die Planungsentscheidungen auf der Grundlage von Wirkungsanalysen und durch Bewertungen hinsichtlich des Erreichens von noch zu bestimmenden Zielen vorbereitet. Diese Ziele werden im Leitbild formuliert und so allgemeingültig im Sinne einer Rahmenplanvorgabe festgehalten.

Ausgegangen wird von folgenden Planungsphasen:

Phase 1 – Status-Quo Analyse

Durchgeführt werden umfangreiche Bestandsstudien für sämtliche Verkehrsmittel (Fußgänger, Rad, Bus, Schwerverkehr, Straßenverkehr, ruhender Verkehr, alternative Verkehrsangebote, Flugverkehr und Binnenschifffahrt) auf Basis der bereits vorliegenden oder noch zu ergänzenden Daten des Landkreises Karlsruhe, der Städte und der Gemeinden. In dieser Phase werden Expertenworkshops zu einer intensiven Zusammenarbeit und fundierten Erfassung der Ausgangslage beitragen. Die Ergebnisse werden in Form von Netz- oder Angebotsdarstellungen mit Verbindungen in die Umgebung dokumentiert und nach allgemeingültigen Bewertungskriterien bewertet und dienen als Grundlage für die intermodale Planung.

Um die weiteren Entwicklungsoptionen aus städtebaulicher Sicht berücksichtigen zu können, werden die ebenfalls schon zusammengestellten Entwicklungsflächen, demografischen Veränderungen und deren Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen für die Region als Datengrundlage ebenfalls zusammengestellt und dokumentiert, sodass ggf. notwendige Anpassungen an zukünftige Entwicklungen mit bedacht werden können.

Phase 2 – Entwicklung Mobilitätskonzept und Projektmanagement

Auf Basis der Status-Quo-Analyse werden allgemeine und konkrete Zielgrößen entwickelt und als Zielformulierung festgehalten, so dass eine Bewertung der weiteren Planungskonzepte daran erfolgen kann, bzw. konkrete Handlungsfelder benannt werden. Die Zielgrößen werden als Bausteine für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung formuliert und anhand von Netzkonzeptionen für alle Mobilitätsangebote grafisch im Lageplan dargestellt.

In Zusammenhang mit möglichen städtebaulichen Entwicklungen werden die Grundzüge des vollständigen umsetzungsfähigen Gesamtkonzeptes für eine nachhaltige Mobilität dargelegt und die dafür notwendigen Maßnahmen in Infrastruktur und Verkehrsangebot werden benannt und hinsichtlich einer Prioritätenreihung dokumentiert. Für die weitere Umsetzung der Maßnahmen werden die wesentlichen Akteure und Handlungswege aufgezeigt. Enthalten sind hier neben rein verkehrsplanerischen Empfehlungen auch Aussagen zum Mobilitäts- und Verkehrsmanagement, zur Stadt- und Regionalentwicklung sowie zu Handlungsempfehlungen zur Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung der Bevölkerung und zum Projektmanagement auf der Ebene der handelnden Personen.

Aufgrund der Verzahnung mit dem Mobilitätskonzept für die Wirtschaftsregion Mittelbaden wird die Erarbeitung von Modus Consult Karlsruhe betreut. Die Projektlaufzeit ist auf rund 9 Monaten angesetzt, sodass Mitte 2020 Ergebnisse vorliegen sollen.

Die Stadt Karlsruhe wird die notwendigen Daten dem Landkreis Karlsruhe zur Verfügung stellen und als Beteiligter mit eingebunden.

Die Kosten für das Konzept, bestehend aus den 2 Phasen, würde bei 40.000 € liegen.

4. Antrag der SPD-Kreistagsfraktion

Aus Sicht der Landkreisverwaltung sind die im SPD-Antrag aufgeworfenen Themenfelder in vielfältiger Form bereits in Arbeit.

Die dargestellte Home Zone ist innerhalb des KVV auf den Weg gebracht. Voraussichtlich 2021 wird der KVV seinen Kunden neue Zonen- und Bezahlssysteme anbieten können.

Bei der möglichen Einschleifung der S31/S32 sind die Umsetzungsschritte angelaufen. Der Kreistag wurde in verschiedenen Sitzungen zum aktuellen Sachstand informiert. Die Abstimmung mit der DB ist bereits abgeschlossen, die weiteren Planungen in der Stadt Karlsruhe laufen. Ebenfalls auf den Weg gebracht sind die Überlegungen zu künftigen Baumaßnahmen und möglichen Reaktivierungen.

Über Gebührenermäßigungen in größerem Ausmaß, wie beispielsweise die Einführung eines 365 €-Jahrestickets muss auf Ebene des KVV entschieden werden. Auch müssen hierzu die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, um die Einnahmeausfälle kompensieren zu können.

Über die unbefriedigende Situation auf der Teilstrecke von Mühlacker über Bretten nach Bruchsal (RE 17b und der RB 17c) werden derzeit auf vielen Ebenen bereits Gespräche mit dem Verkehrsministerium, der Nachverkehrsgesellschaft BW, Abellio, betroffene Kommunen etc. geführt, so dass auch aus diesem Grund kein Bedarf besteht einen weiteren runden Tisch einzurichten.

II. Finanzielle / Personelle Auswirkungen

Zu Beschlussziffer 1:

Beim Sachstand gibt es keine konkreten finanziellen oder personellen Auswirkungen. Die notwendigen Beschlüsse zur Umsetzung der Maßnahmen werden – sofern noch nicht geschehen – jeweils separat gefasst.

Zu Beschlussziffer 7:

Die finanziellen Mittel sind im Haushaltsentwurf 2020 eingeplant.

III. Zuständigkeit

Für den Aufgabenbereich ÖPNV ist gem. § 4 Abs. 1 der Hauptsatzung des Landkreises Karlsruhe der Verwaltungsausschuss zuständig.