

Sitzungsvorlage		VA/63/2020	
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) - Sachstandsbericht			
TOP	Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus
4	Verwaltungsausschuss	05.11.2020	öffentlich

2 Anlagen	1. Schreiben an Herrn Ministerialdirektor Dr. Uwe Lahl vom 17.07.2020 zu den Reaktivierungsstrecken 2. Antwortschreiben von Herrn Ministerialdirektor Dr. Lahl vom 02.10.2020
------------------	--

Beschlussvorschlag

Der Verwaltungsausschuss nimmt den aktuellen ÖPNV-Sachstandsbericht zur Kenntnis.

I. Sachverhalt

1. Schülerverkehre zum Schuljahr 2020 / 2021 – Auswirkungen der Coronapandemie

Am 14. September 2020 begann in Baden-Württemberg wieder die Schule. Bereits im Vorfeld hatte sich die Landkreisverwaltung mit dem Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) zur Entlastung der **Schulbusverkehre im ÖPNV** abgestimmt. Der KVV bereitete, basierend auf den Erfahrungen des vergangenen Schuljahres sowie – soweit vorhanden – aufgrund der Rückmeldungen der einzelnen Schulen, einen Masterplan vor. Dieser wurde dann mit den Zählergebnissen der Revisoren vor Ort sowie Rückmeldungen durch das Fahrpersonal und Beschwerden im Info-Center abgeglichen und an den kritischsten Stellen schnellst möglich Verstärker eingerichtet.

Bereits im Vorfeld dazu hatte der Landkreis aufgrund der Coronapandemie beschlossen, die sogenannten Winterverstärker, also Busse, die normalerweise erst ab 01. Oktober eines Jahres aufgrund wetterbedingt steigender Fahrgastzahlen eingesetzt werden, bereits ab Schuljahresbeginn verkehren lassen. Hier wird mit 17 zusätzlichen Fahrten mehr Platzkapazitäten in den Bussen geschaffen.

Darüber hinaus hatte das Verkehrsministerium Baden-Württemberg mit dem Start des neuen Schuljahres ein Sonderprogramm zur Förderung von zusätzlichen Schulbussen aufgelegt. Hierbei werden die Kosten der zusätzlichen Busse sowohl im Schulbusverkehr des ÖPNVs als auch im freigestellten Schülerverkehr mit 80 Prozent gefördert. Die restlichen Kosten von 20 Prozent trägt der Landkreis.

Am 19.10.2020 hat das Verkehrsministerium dann aufgrund der steigenden Infektionszahlen verkündet, dass die Förderung der Verstärkerbusse auf 95 Prozent angehoben und die Förderschwellen herabgesetzt werden. Der Landkreis muss nun also nur noch einen Kostenanteil von 5 Prozent der Verstärkerbusse übernehmen. Das grundsätzliche Problem der nicht unbegrenzt verfügbaren Busse und Fahrpersonale bleibt jedoch bestehen.

Insgesamt werden an Schultagen vom KVV und Landkreis Karlsruhe derzeit zusätzlich 28 Fahrten bereitgestellt. Hinzu kommen nochmals zehn grenzüberschreitenden Fahrten aus dem Rhein-Neckar-Kreis. Zum Einsatz kommen überwiegend Reisebusse, die jedoch nicht barrierefrei sind. Zudem kann in diesen zusätzlichen Bussen nicht immer ein Fahrkartenverkauf gewährleistet werden. Momentan ist die Landkreisverwaltung mit dem KVV in Abstimmung, wenn notwendig und möglich, nach den Herbstferien nochmals einzelne Fahrten punktuell zu verstärken. Dennoch ist es nicht möglich, flächendeckend Verstärkerfahrten anzubieten.

Die einzige Möglichkeit einer signifikanten Verbesserung der Beförderungssituation im ÖPNV und eines ressourcenschonenden nachhaltigen Einsatzes von Fahrpersonal und Betriebsmitteln (generell, auch außerhalb von Corona) besteht darin, die Hauptverkehrszeiten weiter auszudehnen. Hierfür müssten die Schulen später mit dem Unterricht beginnen oder zumindest eine Staffelung der Unterrichtszeiten erfolgen. Dies hat Verkehrsminister Winfried Hermann in seiner Pressemitteilung vom 19.10.2020 auch noch einmal deutlich gemacht.

Bei den **freigestellten Schülerverkehren** an die Schulen des Landkreises gibt es die Sondersituation, dass eine große Anzahl an vulnerablen Schülerinnen und Schüler befördert werden. In den Fahrzeugen besteht – analog zum ÖPNV – grundsätzlich eine Maskenpflicht, sofern die Schülerinnen und Schüler eine Maske tragen können. Andernfalls mussten individuelle Lösungen gefunden werden. Fahr- und Begleitpersonal haben durchgängig eine FFP2-Maske zu tragen.

Die Tourenplanung wurde unter Abstimmung mit den jeweiligen Schulen und dem Gesundheitsamt komplett neu zusammengestellt. Von den aktuell 145 Touren sind bisher 20 zu diesem Schuljahr neu eingerichtet worden. Hierdurch können die an den Schulen gebildeten festen Gruppen in der Schülerbeförderung nachvollzogen werden. Darüber hinaus kann in den Fahrzeugen mehr Abstand gehalten werden.

2. Barrierefreier Ausbau Bushaltestellen

Aufgrund der gesetzlichen Regelung im Personenbeförderungsgesetz (§ 8 Abs. 3 PBefG) soll bis zum 01.01.2022 die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV erreicht werden. Diese Frist gilt nicht, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Landkreis Karlsruhe sind 1.057 Bushaltestellen vorhanden.

Um zunächst einen Überblick darüber zu erhalten, wie viele Haltestellen noch barrierefrei ausgebaut werden müssen, hat der Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) im Auftrag des Landkreises die Planung Transport Verkehr Group AG (PTV) mit dem Projekt „Bestandsaufnahme zur Barrierefreiheit im Karlsruher Verkehrsverbund“ beauftragt.

Die PTV hat alle Merkmale der Haltestellen im rechtsrheinischen Verbundgebiet erfasst und anschließend anhand dieser Merkmale eine Kategorisierung und Priorisierung für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen vorgenommen.

Die Ergebnisse der Studie wurden den Städten und Gemeinden des Landkreises am 12.03.2020 bei einer gemeinsamen Informationsveranstaltung von KVV und Landkreis vorgestellt. 97 % der Haltestellen im Landkreis sind noch nicht barrierefrei. Diese Haltestellen sind grundsätzlich bis zum 01.01.2022 auszubauen, es sei denn es werden konkret begründete Ausnahmen beschlossen und im Nahverkehrsplan festgehalten.

Mit E-Mail vom 27.03.2020 wurde den Kommunen des Landkreises, neben der Präsentation der Infoveranstaltung, zwei Tabellen, zum einen die jeweiligen Erhebungsergebnisse und zum anderen die Kategorisierung der auf dem Gemarkungsgebiet liegenden Bushaltestellen, übersandt. Hierzu wurde die Möglichkeit eingeräumt, sofern Gründe gegen einen Ausbau bis zum 01.01.2022 sprechen, Rückmeldung zu geben, damit diese in die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes mit berücksichtigt werden können.

Beispiele hierfür können sein, dass eine Sanierung der Straße zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen oder ein Ausbau überhaupt nicht notwendig ist, da es sich lediglich um die Bedienung eines Ausflugsgebietes für Wanderer handelt.

Eine erste Frist für die Rückmeldung der Kommunen lief bis zum 15.06.2020. Eine erneute E-Mail erhielten am 27.07.2020 die Städte und Gemeinden, von denen dem Landkreis noch keine Rückmeldung zur Priorisierung zugegangen ist. Darin wurde eine verlängerte Frist bis zum 31.08.2020 gewährt. Aktuell stehen noch Rückmeldungen von zehn Städten und Gemeinden aus.

Bislang bestand das Ziel des KVV, die Ergänzung zum Nahverkehrsplan im Herbst 2020 in den Gremien der Aufgabenträger, also auch im Kreistag, zu verabschieden. Dies ist aufgrund der noch ausstehenden Rückmeldungen der Gemeinden zum jetzigen Zeitpunkt nicht einzuhalten. Der Landkreis befindet sich derzeit auch noch in Abstimmung mit dem KVV über die weitere Vorgehensweise. Die Beschlussfassung ist nun für das erste Halbjahr 2021 vorgesehen. Sofern noch ausstehende Rückmeldungen nicht rechtzeitig eingehen, ist eine Berücksichtigung in der Überarbeitung des Nahverkehrsplanes nicht möglich. In diesem Fall ist ein Ausbau bis zum 31.12.2021 umzusetzen.

Teilweise waren noch Fragen der Zuständigkeit im Falle von Bushaltestellen an Landkreis-, Landes- oder Bundesstraßen offen. Nach Information des Verkehrsministeriums und Rückmeldung des Regierungspräsidium Karlsruhe stellt sich die Sachlage wie folgt dar:

Grundsätzlich richtet sich die Kostenträgerschaft für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen nach der Straßenbaulast. Bei Bushaltestellen an Kreis-, Landes- oder Bundesstraßen muss aber auch noch danach unterschieden werden, wo sich die Haltestelle genau befindet.

Liegt die Haltestelle innerhalb der Ortsdurchfahrt, gilt die geteilte Straßenbaulast. Dies bedeutet, dass zwischen der Fahrbahn und dem Gehweg zu differenzieren ist. Der Kostenträger für den Umbau der Fahrbahn ist bspw. bei Kreisstraßen der Landkreis Karlsruhe. Die Baulast für den Gehweg, dem die Wartefläche der Bushaltestelle zugeordnet wird, liegt im Gegensatz dazu in der Zuständigkeit der Gemeinde. Der barrierefreie Ausbau einer Haltestelle liegt also innerorts bei den Kommunen, es sei denn, es müsste für einen barrierefreien Ausbau tatsächlich die Straße umgebaut werden.

Befindet sich die Haltestelle hingegen auf freier Strecke, also außerorts, fallen beide Elemente (Fahrbahn und Gehweg) in die Zuständigkeit desselben Straßenbaulastträgers, bei Kreisstraßen bspw. der Landkreis.

3. Änderungen bei Fördermöglichkeiten über das GVFG

Der Bund gewährt den Ländern über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Bundestag und –rat haben im Februar 2020 eine Novellierung des GVFG beschlossen, die rückwirkend zum 01.01.2020 in Kraft getreten ist. Diese umfasst die Anhebung der zur Verfügung stehenden Bundesfinanzhilfen im Rahmen des Klimapakets von bislang 333 Mio. € p.a. bis zum Jahr 2025 auf 2 Mrd. € p.a., die Einführung zusätzlicher Fördertatbestände, die Senkung der Förderschwelle von 50 Mio. € auf 30 bzw. teilweise auf 10 Mio. € sowie eine Differenzierung der Förderkonditionen und im Bereich der Regelförderung eine Anhebung der Förderquoten.

Aufgrund der erheblichen Kosten der über das GVFG geförderten Infrastrukturmaßnahmen, beteiligt sich das Land mit einem Kofinanzierungsbeitrag an diesen Vorhaben, um die kommunalen Träger zu entlasten. Angesichts der neuen Fördertatbestände und der differenzierten Fördersätze im GFVG, musste auch die Kofinanzierung des Landes neu geregelt werden.

Bisher hat der Bund Projekte nach dem GVFG mit einem einheitlichen Fördersatz von bis zu 60 % der zuwendungsfähigen Baukosten gefördert. Grundsätzlich nicht gefördert wurden die Planungskosten sowie die nicht zuwendungsfähigen Kosten. Das Land hat dazu bislang eine Kofinanzierung in Höhe von 20 % der zuwendungsfähigen Baukosten geleistet, allerdings hiervon auch wiederum einen Selbstbehalt abgezogen.

Künftig werden Neu- und Ausbauvorhaben bei kommunalen Stadt- und Straßenbahnen vom Bund mit 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten gefördert. Für Planungskosten gewährt der Bund einen pauschalen Zuschlag in Höhe von 10 Prozent der zuwendungsfähigen Baukosten. Die nach Bundesförderung verbleibenden zuwendungsfähigen Bau- und Planungskosten wird das Land zukünftig zur Hälfte übernehmen.

Infrastrukturprojekte des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) der Eisenbahnen stehen in einem hohen Interesse des Landes als Aufgabenträger und Besteller für diesen Verkehr. Daher werden die nach Abzug der Bundesfinanzhilfen verbleibenden zuwendungsfähigen Bau- und Planungskosten künftig vom Land mit 57,5 Prozent bezuschusst.

Bei der Elektrifizierung von Bahnstrecken und der Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken beträgt die Bundesförderung bei den Baukosten sogar 90 Prozent. Auch hier beteiligt sich das Land mit 57,5 Prozent der verbleibenden zuwendungsfähigen Bau- und Planungskosten.

Die neuen Förderkonditionen haben für den Landkreis bspw. beim barrierefreien Ausbau der Schienenthaltepunkte oder bei der Reaktivierung von Strecken Auswirkungen. In Summe beteiligen sich Bund und Land mehr als bisher an den Kosten, sodass die kommunale Seite entlastet wird.

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg wird in den nächsten Tagen in einer Informationsveranstaltung über das weitere Vorgehen informieren. Die Landkreisverwaltung wird in der Sitzung über den aktuellen Sachstand berichten.

4. Standardisierte Bewertung

Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden mit zuwendungsfähigen Kosten über 50 Mio. € (bei der Überarbeitung des Gesetzes zum 01.01.2020 wurde die Förderschwelle teilweise bis auf 10 Mio. € gesenkt) können grundsätzlich über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes (GVFG) gefördert werden. Dazu zählt bspw. der Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen oder nichtbundeseigenen Eisenbahnen oder auch die Reaktivierung von Schienenstrecken. Zum Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit hat beim Ausbau von Schienenwegen eine Kosten-Nutzen-Untersuchung, die sogenannte Standardisierte Bewertung, zu erfolgen. Nachdem das GVFG novelliert und die Fördertatbestände erweitert wurden, soll korrespondierend dazu nun auch die Standardisierte Bewertung, bspw. hinsichtlich einer Höhergewichtung des Klimaschutzes, überarbeitet werden.

Der Landkreistag bat Anfang Oktober um Vorschläge für weitere Themenbereiche, die im Rahmen der Anpassung der Standardisierten Bewertung Berücksichtigung finden sollten.

Nachfolgende Punkte wurden seitens der Landkreisverwaltung weitergegeben:

Grundsätzlich sollten die **ökologischen Faktoren** (alternative Antriebstechniken, CO²-Einsparungen während des Betriebes, Lärmreduzierung, Anzahl der zu befördernden Fahrgäste in den Spitzenlasten (Schüler, Berufspendler), Steigerung der Attraktivität der schienengebundenen Varianten) so bewertet werden, dass sie **eine signifikante Bedeutung einnehmen**. Im Landkreis Karlsruhe konnte schon mehrfach festgestellt werden, dass die in der Standardisierten Bewertung berücksichtigten Fahrgastdaten von der Wirklichkeit deutlich übertroffen wurden. Bspw. musste bei der S-Bahn Rhein-Neckar nach wenigen Jahren des Betriebes schon in die Planung der Bahnsteigverlängerung gegangen werden, da der Zuspruch der Fahrgäste so hoch wurde, dass eine weitere Zugbehängung (3-fach Traktion) notwendig wurde. Durch den mehrfachen Umbau / die Erweiterung von bestehender Infrastruktur werden nicht nur unnötige Kosten verursacht, sondern auch die Umwelt unnötigerweise belastet.

Es muss eine stärkere **Berücksichtigung der langfristigen Zukunftsfähigkeit** der Verkehre geben, um die zuvor genannten mehrfachen Ausbauten zu vermeiden. Bei sinnhaften und nachhaltigen Projekte darf nicht nur die (kurzfristige) Wirtschaftlichkeit im Fokus stehen. Ein gutes aktuelles Beispiel hierfür ist die Diskussion zum **3. / 4. Gleis südlich von Karlsruhe**.

Unbestritten ist, dass mehr Schienenpersonennahverkehr und mehr Schienengüterverkehr gewünscht sind. Es sollte daher auch fraglos sein, dass nun nicht nur ein drittes Gleis, sondern gleich auch ein viertes Gleis geplant wird, da bereits absehbar ist, dass die angestrebten Ziele mit einem dritten Gleis nicht erreicht werden können. Nur mit einer ausreichenden Kapazität können die notwendigen Rahmenbedingungen für die Ausweitung der Verkehre und eine Betriebsstabilität erreicht werden.

Ebenfalls sollten Infrastrukturvorhaben, die dem Erhalt / der Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur dienen (bspw. 2-gleisiger Ausbau der Strecke Karlsruhe – Bretten – Heilbronn, Ausbau des Bahnhofes Mühlacker, um die Probleme beim Kuppeln und Flügel zu beheben) bevorzugt werden.

Bei der Standardisierten Bewertung sollten unbedingt **Vorgaben** angesetzt werden dürfen, **die zu einer hohen Wahrscheinlichkeit eintreten werden** und nicht nur bereits beschlossene Pläne. Es wird generell eine rigidere Parkraumbewirtschaftung oder auch ein Straßenumbau gefordert, dann muss dies auch bei einem langen Verfahren, wie dem Bau einer neuen Schienenstrecke, berücksichtigt werden – auch wenn aktuell noch nicht die notwendigen Beschlüsse gefasst wurden und die Auswirkungen noch nicht messbar sind.

Investitionen in die Schiene sind ökologisch in einer langfristigen Betrachtung immer gegenüber von Busbedienungen zu bevorzugen. Daher sollte die Investition in die Schiene grundsätzlich höher bewertet werden und die Betriebskosten für ein schienengebundenes System positiver in die Berechnung einfließen, als Systeme, die die vorhandene Straßeninfrastruktur weiter belasten.

Beim **Ersatz von Busverkehren durch Schienenverkehre** sollte vorgeschrieben werden, dass diese Busse im Ohnefall ausschließlich als E-Busse (und keine Dieselse) berücksichtigt werden. Dies unabhängig von der aktuell tatsächlichen eingesetzten Busflotte. Bei den E-Bussen muss des Weiteren bedacht werden, dass hier indirekt noch enorme weitere Kosten anstehen, bspw. Aufbau einer Ladeinfrastruktur bis hin zu Anpassungen bei den Zuleitungen der Energieversorger. Wichtig ist auch, dass beim Ersatz von Bussen durch Schienenverkehre angerechnet wird, dass dies zu einer generellen Entlastung der (insbesondere in der morgendlichen Verkehrsspitze oft überlasteten) Straße beiträgt; dies gilt generell nicht nur im Betrieb, sondern auch bezogen auf die Beanspruchung des Straßenkörpers als solchen.

Unabhängig von den harten Faktoren müsste darüber hinaus eine Bewertung geschaffen bzw. die vorhandene verbessert werden, wenn durch die Projekte weitere positive Effekte erzielt werden können. Genannt werden muss hier die **allgemeine Steigerung der Attraktivität des ÖPNVs** für die Fahrgäste durch bspw. schnellere und – im Vergleich zum Bus – komfortablere Verbindungen, aber insbesondere auch die **Netzstabilität**, die durch eine betriebliche Alternative deutlich erhöht werden kann und damit die Fahrgäste mittel und langfristig an den ÖPNV bindet. Es dürfen hier nicht nur einzelnen Strecken isoliert betrachtet, sondern es müssen immer auch die Auswirkungen auf das gesamte Netz berücksichtigt werden. Dieses kann Vorschläge / Konzeptionen für die gesamte Raumschafft beeinflussen und bspw. auch moderne Mobilitätsformen wie On Demand-Verkehre berücksichtigen.

Der moderne Fahrgast kann mittel- und langfristig nur gewonnen werden, wenn er sichergehen kann, dass einzelne Betriebsstörungen im Netz nicht zum kompletten Erliegen seiner notwendigen Streckenverbindung führen wird.

Wann die Fortschreibung der Standardisierten Bewertung abgeschlossen sein wird, ist derzeit noch nicht absehbar. Die Landkreisverwaltung geht jedoch davon aus, dass im Laufe des nächsten Jahres mit einer Fertigstellung gerechnet werden kann. Im Hinblick auf die immer wieder thematisierte **Verlängerung des Stadtbahnlinie S2** von Stutensee-Spöck zur Bahnstadt Bruchsal bzw. darüber hinaus, die **Verlängerung der S1/S11** von Ittersbach nach Straubenhardt, sowie des von der CDU Fraktion eingebrachten „**Karlsruher Nordrings**“ (Verbindung zwischen Walzbachtal, Weingarten, Stutensee und dem KIT in Leopoldshafen) ist es erst sinnvoll, eine (erneute) Kosten-Nutzen-Untersuchung anzustoßen, wenn die angekündigte Neufassung der Standardisierten Bewertung mit all ihren Rahmenbedingungen vorliegt.

5. Reaktivierung von Schienenstrecken

Das Land Baden-Württemberg will in den kommenden Jahren das Angebot im öffentlichen Nahverkehr u. a. durch die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken deutlich steigern. Nach der bereits im Jahr 2018 vom Land beauftragten Machbarkeitsstudie kommen 41 Strecken grundsätzlich für eine Reaktivierung in Frage.

Es werden folgende Strecken mit Bezug zum Landkreis Karlsruhe untersucht:

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

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 16.07.2020 die grundsätzlichen Planungen zu den Strecken im Landkreis begrüßt und das Verkehrsministerium Baden-Württemberg gebeten, die in der vorliegenden Studie dargestellten Potentiale bei den weiteren Überlegungen mit einzubeziehen. Die Landkreisverwaltung hat sich daraufhin mit einem Schreiben (Anlage 1) an das Land gewandt. Im Antwortschreiben (Anlage 2) wurde eine Vorstellung der Ergebnisse für den November in Aussicht gestellt.

Nachdem die Ergebnisse vorliegen und die weiteren Rahmenbedingungen mitgeteilt wurden, können die weiteren Schritte angegangen werden.

Zu der Zabergäubahn wurden bereits erste Gespräche mit den weiteren Beteiligten geführt. Hier ist ebenfalls im ersten Schritt die Einschätzung des Landes abzuwarten, ob die Zabergäubahn zu den Strecken gehört, die reaktiviert werden können. Darüber hinaus ist zu klären, ob die Zabergäubahn nach dem Regelwerk der Deutschen Bahn reaktiviert werden kann oder ggf. über die Lösung mithilfe einer NE-Bahn (nichtbundeseigene Eisenbahnen) nachgedacht werden muss. Die Landkreisverwaltung steht jedoch bereit, zusammen mit den anderen Partnern eine Verlängerung der Bahn in den Landkreis Karlsruhe anzugehen, wenn die Rahmenbedingungen bekannt sind. Wichtig ist seitens der Städte und Gemeinden auf deren Gemarkung ggf. die weitergeführte Zabergäubahn verkehren könnte, bereits jetzt Freihaltetrassen vorzuhalten.

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg will noch vor der Sitzung des Verwaltungsausschusses am 05.11.2020 über das weitere Vorgehen informieren. Die Landkreisverwaltung wird hierzu in der Sitzung berichten.

6. Mobilitäts- und Infrastrukturkonzept

Beim Mobilitäts- und Infrastrukturkonzept handelt es sich um eine regionale Untersuchung, bei der alle Aspekte des Verkehrs bzw. der Mobilität aus Stadt- und Landkreis auf konzeptioneller Ebene zusammengeführt und untersucht werden. Durch einen „regionalen Überblick“ über die strukturellen und verkehrlichen Wirkungszusammenhänge können Potentiale herausgearbeitet und strukturbeeinflussenden Konflikte aufgezeigt werden.

Für den Landkreis Rastatt und den Stadtkreis Baden-Baden ist ein solches Konzept im Jahr 2019 bereits fertiggestellt worden. In der Sitzung des Verwaltungsausschusses am 24.10.2019 erfolgte der Beschluss, die Firma Modus Consult mit der Erstellung eines solchen Konzeptes für den Stadt- und Landkreis Karlsruhe zu beauftragen.

Die Stadt- und Landkreisverwaltungen beabsichtigen eine Erarbeitung mit vergleichbarem inhaltlichen Umfang, damit im Nachgang vom Regionalverband Mittlerer Oberrhein ein gemeinschaftliches Gesamtkonzept für die Region zusammengestellt werden kann.

Das Ziel des Mobilitätskonzepts ist ein Infrastrukturanpassungs- und Handlungskonzept, Orientierung für kommunale/ regionale Gremien, Orientierung für Bürgerinnen und Bürger sowie eine Handreichung für das Land (Ministerien).

Die Erstellung des Mobilitätskonzeptes erfolgt auf Basis vorhandener Konzepte. Ergänzt wurde dieses um die in verschiedenen Workshops erarbeiteten weitergehenden Vorschläge.

Folgende Workshops fanden statt:

Workshop 1	Fuß- und Radverkehr	(12.02.2020 – LRA Karlsruhe)
Workshop 2	ÖPNV	(13.02.2020 – LRA Karlsruhe)
Workshop 3	Mobilitätsanbieter und Digitalisierung	(10.03.2020 – LRA Karlsruhe)
Workshop 4	Baulastträger/Verkehrsbehörde	(11.03.2020 – LRA Karlsruhe)
Workshop 5	Wirtschaft	(22.06.2020 – Ettlingen)
Workshop 6	Kommunale Vertreter	(24.06.2020 – Karlsdorf-Neuthard)

Die Workshops 1 bis 4 haben alle wie geplant im Februar / März 2020 stattgefunden. Aufgrund Corona mussten die Workshops 5 und 6 auf Ende Juni verschoben werden.

Beim Workshop 7 sollten ursprünglich vier öffentliche Versammlungen zur Bürgerbeteiligung in Ettlingen, Bretten und Bruchsal stattfinden. Allerdings wurde in der letzten Besprechung mit der Stadt Karlsruhe und Modus Consult vereinbart, auf Veranstaltungen zur Einbindung der Bevölkerung wegen Corona zu verzichten. Anstelle dessen ist eine Online-Beteiligung der Bürger geplant. Die Themen des Mobilitätskonzeptes sollen anhand von kurzen Videos der interessierten Öffentlichkeit nähergebracht werden. Darüber hinaus soll es Möglichkeiten geben, Fragen und Wünsche hierzu zu äußern.

Hierfür wurde die Firma Kambeck-Film in Karlsruhe beauftragt, die zum einen neue Videos erstellt, aber zum anderen auch vorhandene (bspw. das Video über das MyShuttle Projekt in Marxzell, welches gemeinsam mit dem hier angewandten Smart-City-Konzept aktuell gerade in der Endrunde des Wettbewerbes „Wir machen Mobilitätswende“ des Landes ist) mit einbezieht.

Neben den Workshops gibt es noch eine Koordinierungsgruppe, die neben den Verwaltungen des Stadt- und des Landkreises Karlsruhe, auch Vertreter der Region, der Industrie und Verbände umfasst.

II. Finanzielle / Personelle Auswirkungen

Bei den oben genannten Themen des Sachstandsberichtes gibt es keine konkreten finanziellen oder personellen Auswirkungen. Die notwendigen Beschlüsse zur Umsetzung der Maßnahmen werden – sofern noch nicht geschehen – jeweils separat gefasst.

III. Zuständigkeit

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