



Herzlich Willkommen im Landratsamt Karlsruhe

1 | Landrat Dr. Schnaudigel – Landkreis Karlsruhe | 12.11.2021 | ID: 6791127

Fachgespräch Mobilitätspass der Grünen-Landtagsfraktion

Landrat Dr. Christoph Schnaudigel, Landkreis Karlsruhe
12. November 2021

Der Landkreis Karlsruhe



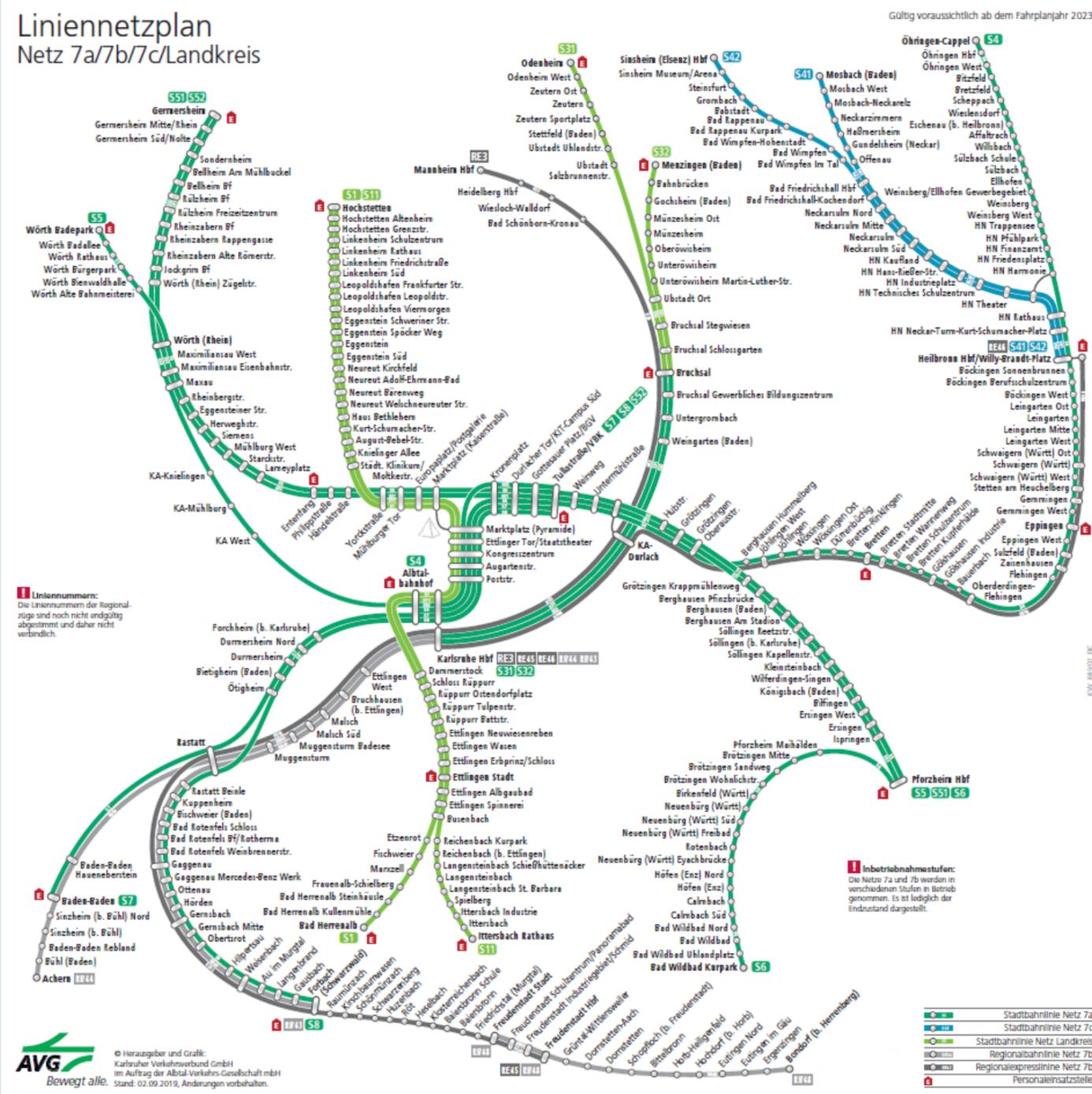
Quelle: landkreis-karlsruhe.de

- 32 Städte und Gemeinden mit über 100 Stadt- und Ortsteilen
- davon sechs große Kreisstädte Bretten, Bruchsal, Ettlingen, Rheinstetten, Stutensee und Waghäusel
- Verdichtungsraum mit Stadt Karlsruhe

Einwohner	442.700
Fläche	1.085 km ²
Einwohnerdichte	403 Einwohner/km ²
Anzahl Kfz	Rd. 355.000
Motorisierungsgrad	0,8 Kfz/Einwohner

Karlsruher Modell

Liniennetzplan
Netz 7a/7b/7c/Landkreis



- Netz 7a Karlsruhe Zwei-System-Verkehre (plus S2)
 - Los 1 Baden-Württemberg
 - Los 2 Rheinland-Pfalz
- Netz 7b Karlsruhe Ein-System-Verkehre (EBO)
 - Bspw. RE Heilbronn – Bretten – Karlsruhe Hbf
- Netz 7c Heilbronn-Nord
 - Bspw. Sinsheim – Heilbronn

Nahverkehr im Landkreis Karlsruhe

Eckpunkte

- 137 Schienenhaltepunkte und rd. 650 Bushaltestellen
- Ausgaben des Landkreises im Nahverkehr aktuell rd. 40 Mio. Euro pro Jahr
➔ Ohne Investitionen, Tendenz steigend

Anstehende Infrastrukturprojekte

- Barrierefreier Ausbau der Schienenhaltepunkte
- Zweigleisiger Ausbau der S4 zwischen Bretten und Karlsruhe
- Streckenreaktivierungen (davon 2 in Kategorie A)
- Prüfung weitere Schienenneubaustrecken

Weitere Projekte

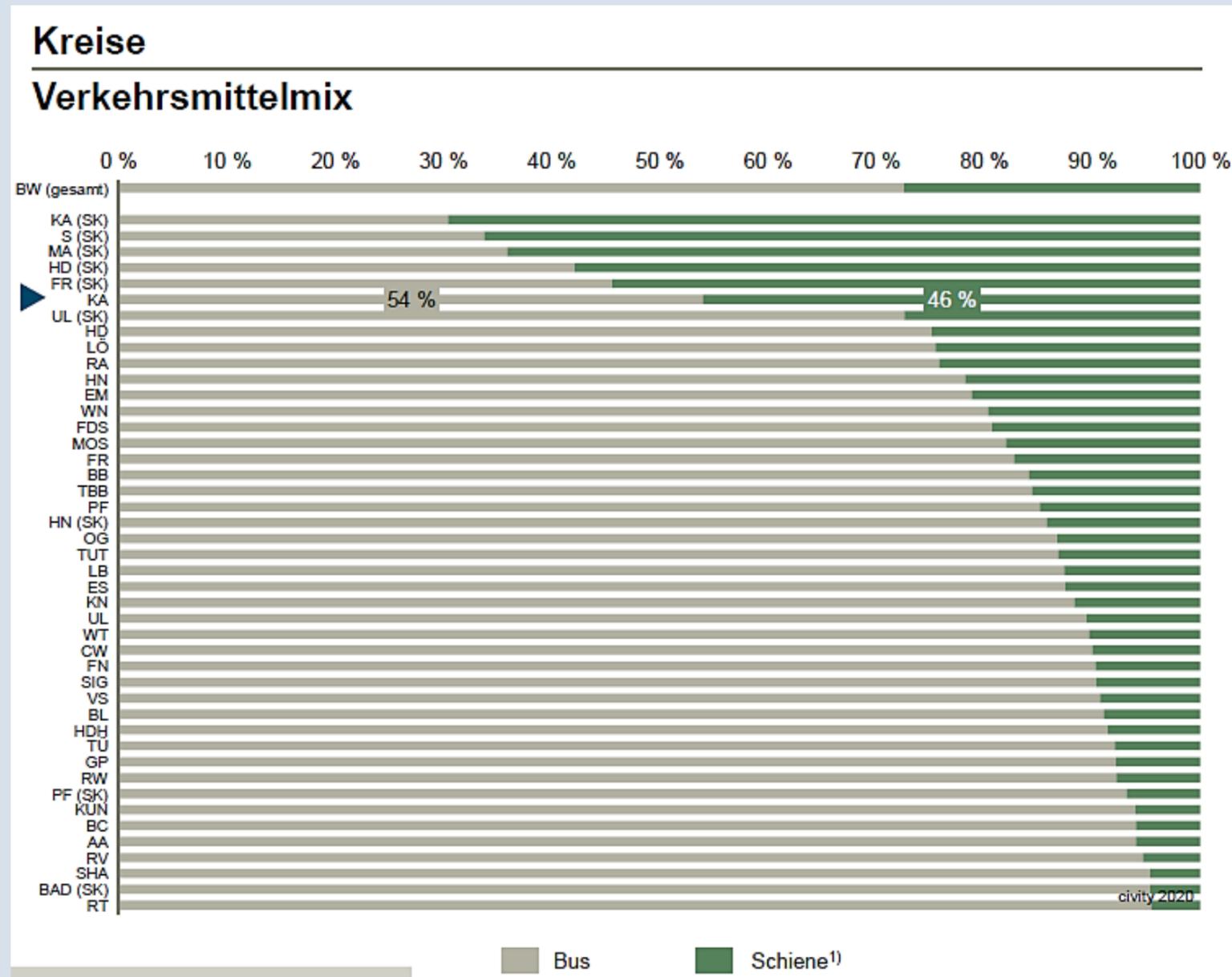
- On Demand-Ausbau
- Neue Antriebsformen im Busverkehr

Ergebnisse ÖPNV-Report des Landes

- Positives im Landkreis Karlsruhe

- hohes Taktangebot im Landkreis
- zu Fuß: Bei der Quote „unter 5 Min. erreicht der ÖPNV Nutzer einen SPNV-Haltepunkt“ bester Landkreis in BW
- bei der Anbindung der Einwohner an einen 60- bzw. 30-Minuten-Takt innerhalb von 15 Minuten Fußweg befindet sich der Landkreis ebenfalls in einem guten mittleren Bereich
- hohe Fahrplandichte (werktags 73 Abfahrten pro Haltestelle)
- Modal-Split-Anteil: 7,8% (Mittelfeld: Platz 29/44)

Ergebnisse ÖPNV-Report des Landes - Positives im Landkreis Karlsruhe



Im Landkreis Karlsruhe erfolgen 46 % aller Haltestellenabfahrten mit dem schienengebundenen ÖPNV

→ Landkreis mit den meisten Abfahrten des schienengebundenem ÖPNV in BW

Ergebnisse ÖPNV-Report des Landes

- Optimierungspotenzial im Landkreis Karlsruhe

- Erschließung aller Einwohner an ÖPNV kann verbessert werden
- geringe Netzdichte (Anzahl Haltestellen bezogen auf Siedlungsfläche)
→ begründet durch hohen SPNV-Anteil (weniger Haltestellen als Buslinien)
- niedrige Angebotsdichte bezogen auf Siedlungsfläche
- lediglich ca. 75% der Einwohner erreichen den gesamten ÖPNV in weniger als 5 min zu Fuß eine ÖPNV-Haltestelle → in gesamt BW 85%

ÖPNV-Strategie 2030 des Landes BW

- Vorgehen des Landes / Projekte 2022
 - **Mobilitätsgarantie**

Koalitionsvertrag:

„Wir werden eine Garantie für eine verlässliche Bedienung im öffentlichen Nahverkehr umsetzen; alle Orte (geschlossenen Ortschaften) in Baden-Württemberg werden von fünf Uhr früh bis Mitternacht mit dem öffentlichen Nahverkehr erreichbar sein. Zu den gängigen Verkehrszeiten soll im Ballungsraum mindestens ein 15-Minuten-Takt, im Ländlichen Raum ein 30-Minuten-Takt sichergestellt werden. In einer ersten Stufe soll dieser Takt bis 2026 in den Hauptverkehrszeiten des Berufsverkehrs erreicht sein, zu den übrigen Zeiten jeweils mindestens ein Stundentakt im Ländlichen Raum und in den Ballungsräumen ein 30-Minuten-Takt.“

Ziel: Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030

ÖPNV-Strategie 2030 des Landes BW

- Finanzierungsbedarf: landesweit ca. 600 - 1.000 Mio. € nach Expertenschätzung
- Landkreis war für Projekt zu Modellrechnungen zum Mobilitätspass angemeldet
- neue Ausschreibung im Herbst 2021 geplant
 - Landkreis hat sich erneut beworben

Mobilitätspass / Mobilitätsgarantie des Landes

- Betriebskostendefizit im Landkreis Karlsruhe ca. 80 – 100 Mio. €/Jahr lt. Civity und damit mindestens eine Verdoppelung des aktuellen Betrages

ÖPNV-Kosten	50 Mio. Euro	Beitrag pro Jahr
Einwohner	442.700	112,94 Euro
Anzahl Kfz	Rd. 355.000	140,85 Euro

Kann nur ergänzendes Finanzierungsinstrument sein!



Die vom Land beschlossene Garantie muss auch vom Land ausreichend gegenfinanziert sein.

Mobilitätspass / Mobilitätsgarantie des Landes

Weiter offene Fragen:

- Anwendungsbereich: Kommunen, Landkreise oder Verbände?
- Mobilitätspass als Vorfinanzierung?
- Verwaltungsaufwand, Schnittstellen zu Verkehrsverbänden
- Länderübergreifende Verbände?
- Ausreichend Material und Personal?
- Mit herkömmlichen Bedienformen (Bus und Bahn) leistbar?

Umsetzung der Mobilitätsgarantie im Landkreis

On Demand-Verkehre im Landkreis Karlsruhe:

- zusätzliches Mobilitätsangebot zur Sicherstellung eines flächendeckenden ÖPNVs auch in ländlichen Gebieten und zu Schwachlastzeiten
- Buchung erfolgt grundsätzlich per App, auch telefonisch über Servicestelle möglich
- Start- und Zielpunkte sind virtuelle Haltestellen (Abstand rd. 200 Meter)
- der On Demand-Verkehr ist bei den Linienbündeln angesiedelt, die Durchführung erfolgt in der Regel über Subunternehmer (lokale Taxiunternehmen)

Umsetzung der Mobilitätsgarantie im Landkreis

- die MyShuttles bedienen zu den Schwachlastzeiten, d. h. unter der Woche abends und am Wochenende
- aktuell drei On Demand-Gebiete (Ettlingen, Marzzell und Hardt-West)
- Weitere Ausweitungen zum Fahrplanwechsel am 12.12.2021 vorgesehen
- Ziel: Kreisweites Angebot
- Auszeichnungen vom Land und Bund hierzu erhalten



Quelle: KVV/Paul Gärtner

Vorteile gegenüber klassischen Busverkehren

- unnötige Fahrten bzw. unnötig große Fahrzeuge werden vermieden
 - geringerer CO₂-Ausstoß und weniger Lärm durch Busse
- besonderes Fahrtenangebot mit besonderem Service:
 - große Auswahl virtueller Haltestellen, die unmittelbar am Quell- oder Zielort liegen
 - Fahrten nicht nur auf einer Linie, sondern unterschiedlichste Start- und Zielepunkte (bspw. zwischen Teilorten) möglich
 - Fahrtzeitpunkt richtet sich nach Bedarf der Fahrgäste
 - minimierte Reisedauer
- optimierter Einsatz des raren, guten Fahrpersonals
 - durch Erbringung der Spätfahrten durch Taxi-Subunternehmer stehen die Busfahrer/innen in der morgendlichen Verkehrsspitze zur Verfügung (Einhaltung Lenk- und Ruhezeiten möglich)

Auswirkung Einsatz On Demand-Verkehre

Die Kosten der flexiblen Angebote hängen im Wesentlichen von der Ausgestaltung der Verkehre ab.

„klassische“ Anruf-Sammel-Taxis:

- Fahrten, wenn die Taxis frei sind
- langen Wartezeiten, ggf. lange Fahrtzeiten durch weiträumiges Pooling
- wenigen Informationen über Abhol-/Ankunftszeiten

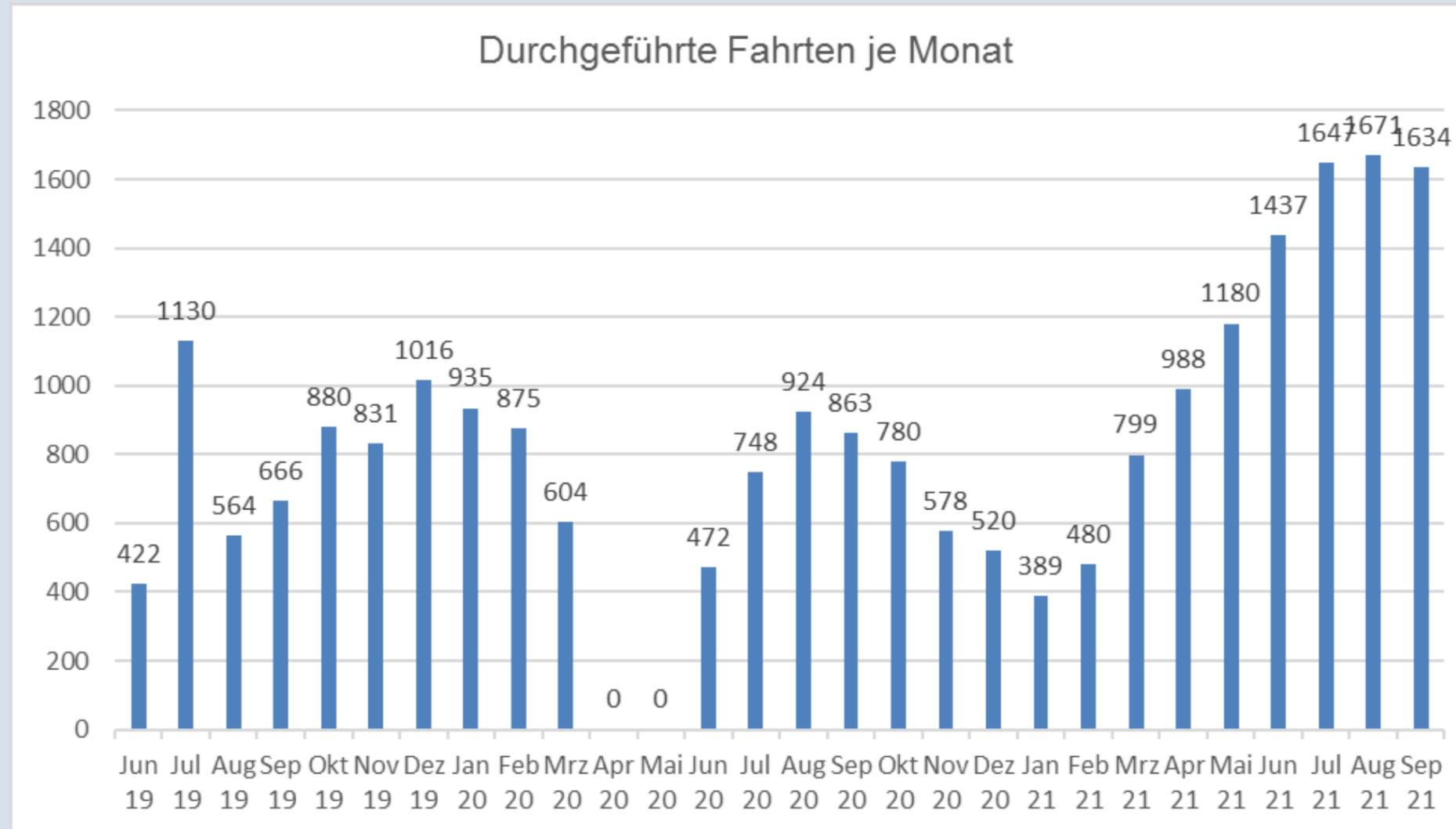
➔ tendenziell geringe Inanspruchnahme und dadurch geringere Kosten, nur auf dem Papier ein gutes Angebot vorhanden.

Bei den On Demand-Verkehren des Landkreises werden Fahrzeuge und Personal nur hierfür vorgehalten, Echtzeitinformation über eine App etc.

➔ höherer Einrichtungsaufwand und hohe Kosten (derzeit keine Fördermittel) aber gutes Angebot für die Fahrgäste, hohe Akzeptanz

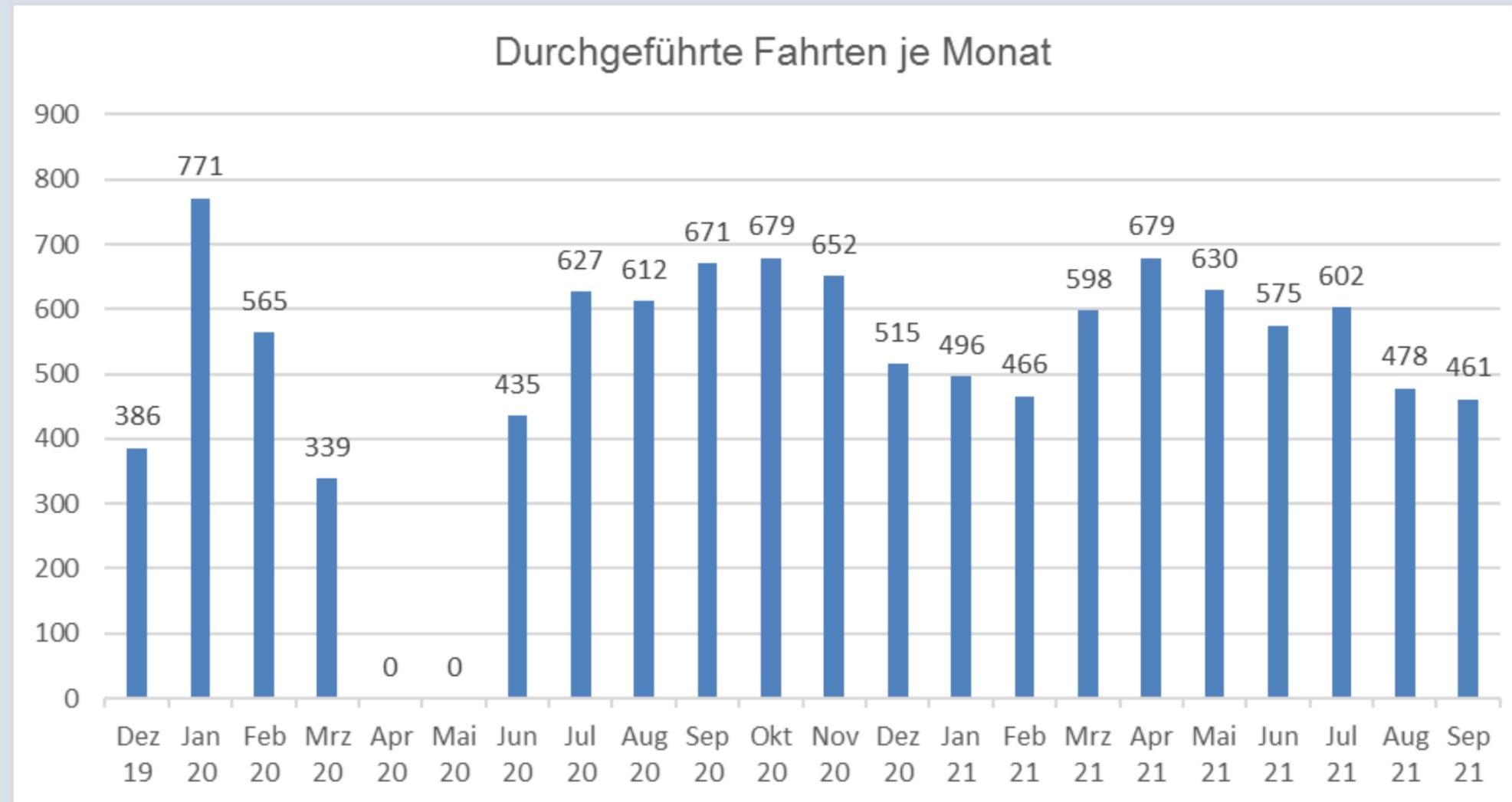
Nutzungszahlen der On Demand-Verkehre

Bediengebiet Ettlingen



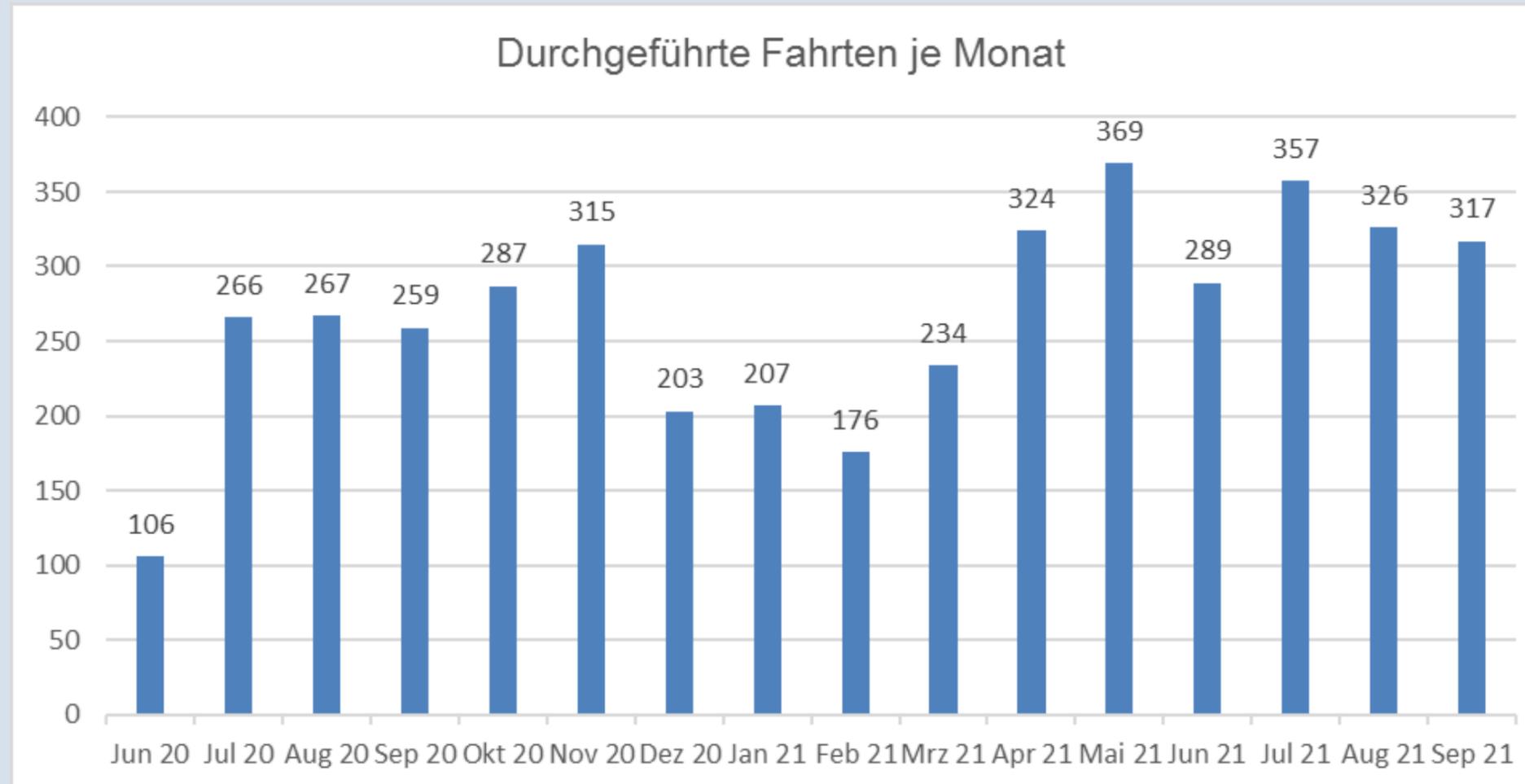
Nutzungszahlen der On Demand-Verkehre

Bediengebiet Dettenheim & Graben-Neudorf



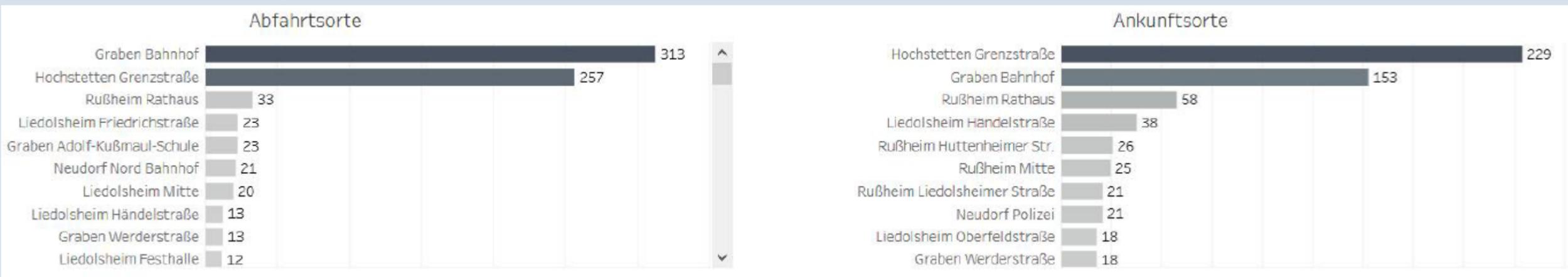
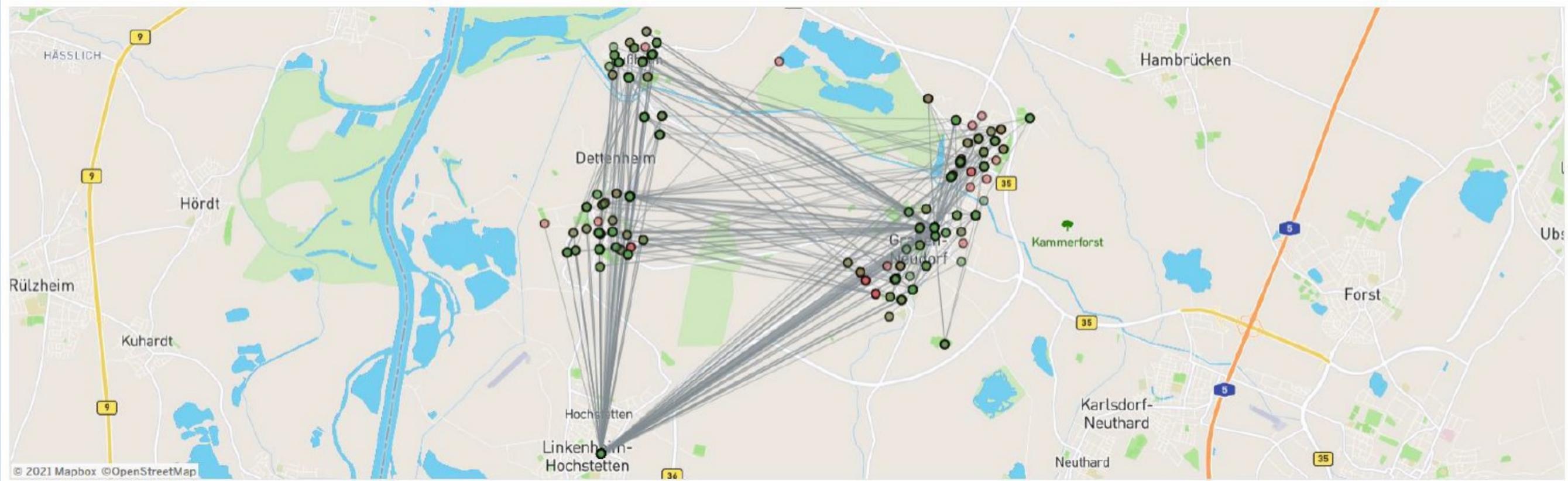
Nutzungszahlen der On Demand-Verkehre

Bediengebiet Marxzell



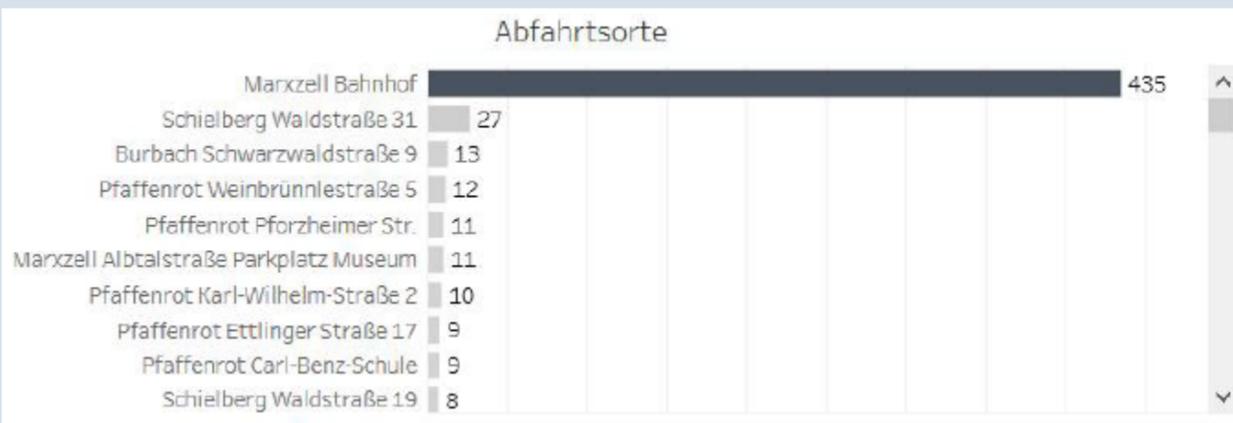
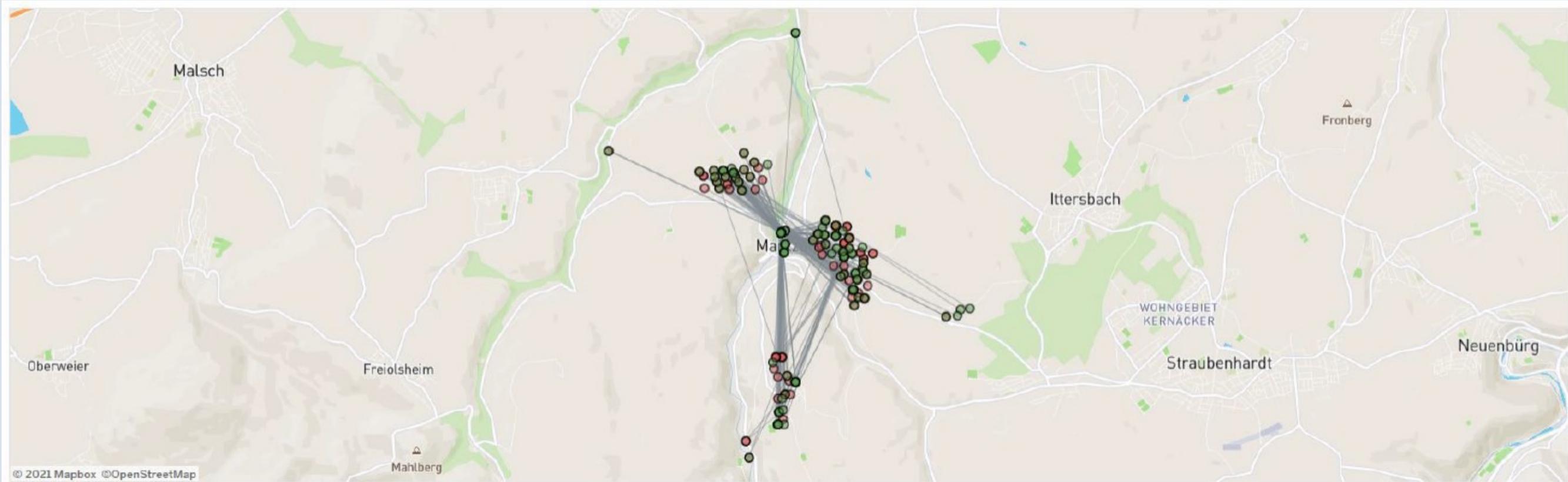
Beliebte Fahrtstrecken und -orte

Bediengebiet Dettenheim und Graben-Neudorf



Beliebte Fahrtstrecken und -orte

Bediengebiet Marxzell



Fazit

- Mobilitätspass kann ein sinnvolles Finanzierungsinstrument sein, aber nur in ergänzender Funktion
- (vom Land geforderte) Mobilitätsgarantie ist vom Land zu finanzieren
- offene Fragen sind vorab mit den Kommunen zu klären
- keine isolierte Maßnahme → Einbindung in ein mit den Kommunen abgestimmtes Landesmobilitätskonzept

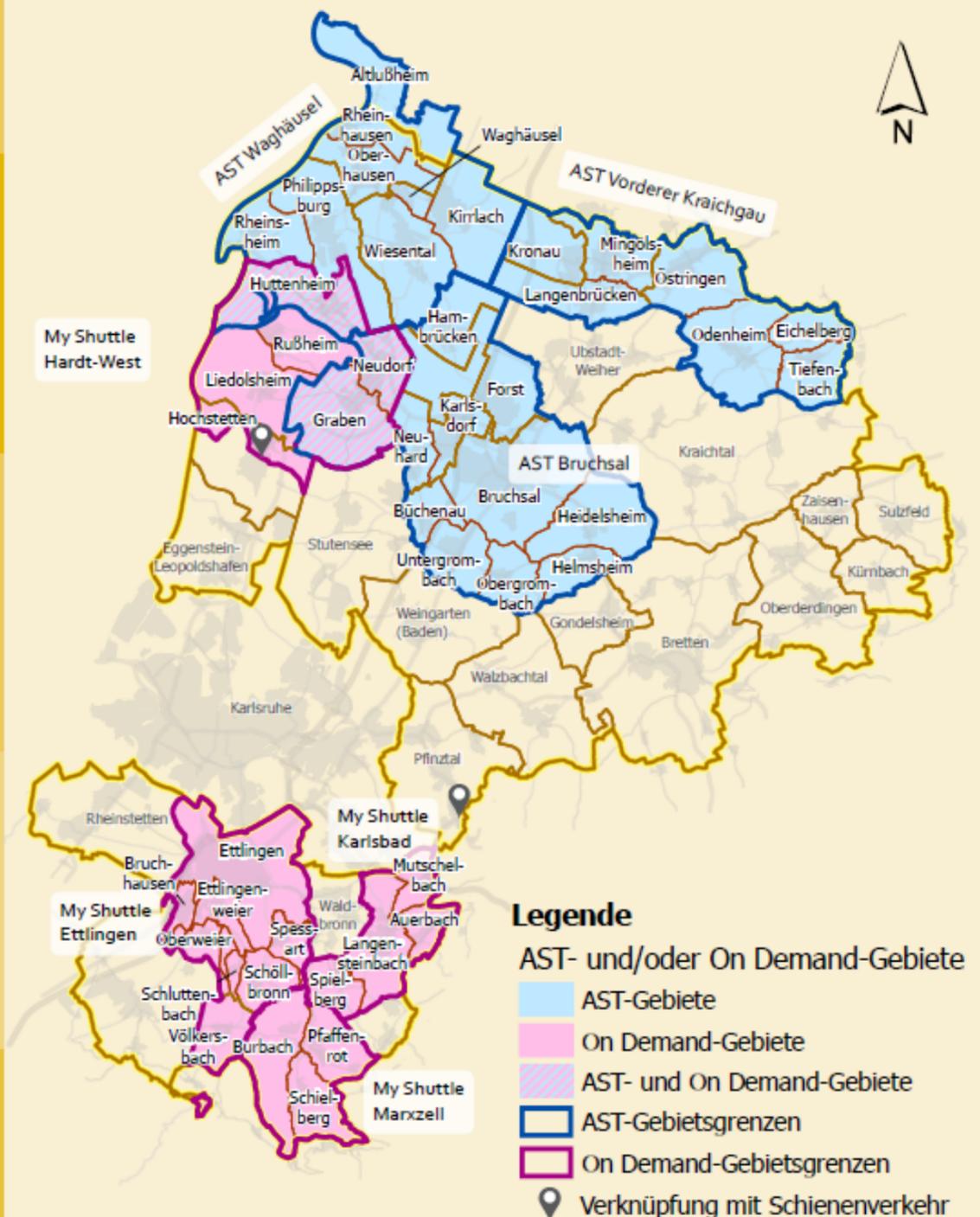
Landesmobilitätskonzept

Aus Sicht der Kommunalen Landesverbände bedarf es eines Landesmobilitätskonzepts, das als „Gesamtpaket“

- die Herausforderungen und Zielsetzungen in Sachen nachhaltige Mobilität benennt
- die erforderlichen Einzelmaßnahmen aufzeigt
- die jeweils Verantwortlichen benennt
- die notwendigen Finanzmittel hinterlegt
- einen Zeit- und Meilensteinplan auflegt und
- die einzelnen Handlungsfelder sowie das Gesamtkonzept strategisch weiterentwickelt.

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

Flexible Bedienformen im ÖPNV
- Anruf-Sammel-Taxi- und/oder On Demand-Gebiete
ab Dezember 2021 -



© Landratsamt Karlsruhe, GIS-Zentrum
 Datenquelle: Landesamt für Geoinformation
 und Landentwicklung (LGL BW) Az.: 2851.9-1/45
 Stand Fachdaten: 12.10.2021
 Stand Geobasisdaten: November 2019
 Erstellung: Oktober 2021 // ST, MD



Linienbündel	Frühester Zeitpunkt der nächsten Vergabe im Wettbewerb
Bruchsal Nord	Dez. 2026
Ettlingen I	Dez. 2028
Ettlingen II	Dez. 2024
Hardt-Ost	Dez. 2023
Hardt-West/Nord	Dez. 2027
Kraichtal	Dez. 2026
Lußhardt	Dez. 2026
Mittelbereich Bretten	Dez. 2025
Pfinztal/Albtal	Dez. 2021
Stadtverkehr Bruchsal	Dez. 2026

Wenn möglich, frühere Umsetzung vorgesehen.

